

JOUKKO-  
JULKAISU

426781 000 000 000251  
HUHTANEN REIJO  
PALLASTUNTURINKJ 5B7  
01280 VANTAA 28



*Taitoakin  
tarvittaessa*



# Motoristi

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 RY  
N:o 3 TOUKOKUU 1981



N:o 3 toukokuu 1981 12. vuosikerta.

ilmestyy: tammi-, maaliskuu-, touko-, heinä-, syys- ja marraskuussa.

Julkaisija: MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y. jaetaan ilmaiseksi kaikille Moottoripyöräkerho 69 r.y:n jäsenille.

MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y:n hallitus

**Puheenjohtaja**

Reijo Relander  
Kyttärintie 26  
45810 Pilkanmaa

**Varapuheenjohtaja**

Antti Karttunen  
Rukatunturintie 3 H 66  
00970 Helsinki 97

**Sihteeri** Jäsenasiat

Markku Ahonen  
Tulikallionkatu 4 B 53  
15170 Lahti 17

**Kassanhoitaja** Merkit

Pekka Voutilainen  
Palovartiantie 6 A 5  
45100 Kouvola 10

**Kerhon postisiirtotili**

numero on KO 426 781-0

**Varajäsenet**

Guy Wikström  
Virkatie 2  
05100 Vantaa 51

Matti Storlöpare

Uimarannankatu 1—3 C 27  
15150 Lahti 15

Jaakko Laurila

Kirjurinkatu 53  
03600 Karkkila

Kari Syrjänen

Palokunnankatu 28 A 6  
13100 HML 10

**Kerhoisäntä**

Pertti Saarenheimo  
Ruskeamäki  
35100 Orivesi as.

**Päätoimittaja**

Aimo Turunen  
Tornipolku 11 A 28  
06400 Porvoo 40  
Puh. 915—155 588

**Toimittajat**

Eero Mikkola  
36160 Siitama

Jussi Pursiainen

Nummenkatu 3 B 11  
28120 Pori 12

Porvoo 1981 — Oy Uusimaa

# Kontioralli 1981

Järjestyksessään 15. Kontiorallin tapahtumapaikka sijaitsee läntisellä Koillismaalla, Suomen eteläisimmän tunturin, Iso-Syötteen tuntumassa. Ajankohta on 4.—5. heinäkuuta.

— ennakoilmoittautuminen on kaikille pakollinen

— ralliin pääsee ainoastaan kontiorallin kautta. Ralli-  
paikalla on sekä valmista maittavaa ruokaa edulliseen hin-  
taan kaupan että keittomahdollisuus. Voit seurata myös oh-  
jelmatarjontaa rallipaikalla.

Tervetuloa

Kontio -81 järjestelytoimikunta

## Tunne Suomi — motoristi

MP-81 näyttelyssä, Espoon Dipolis-  
sa, kerhomme osastolla pyörineeseen  
dia-visaan Tunne-Suomi-Motoristi otti  
osaa lähes 800 vastaajaa.

Viimekertaisessa Motoristissa oli jo  
kilpailun voittajaluettelo, johon voi-  
daan tehdä yksi korjaus. Kari Vartela  
Espoosta ei voittanut Rengaspilottia  
vaan Cibie H4 ajovaloumpion poltti-  
moineen.

Vielä kerran onnea voittajille ja kii-  
tos kaikille osallistuneille.

Kerho haluaa myös kiittää lämpi-  
mästi ko. kilpailua palkinnoilla tukenei-  
tä yrityksiä, joita olivat:

Kustannusosakeyhtiö WSOY, pää-  
palkinto saatiin alennuksella.

Kustannusosakeyhtiö OTAVA, kir-  
joja saatiin lahjoituksena

KORPIVAARA OY, mp-tarvikkeita  
saatiin lahjoituksena.

PS Näyttelyssä kävi runsaat 28 000  
katsojaa, mikä lienee alansa ennätys,  
kuitenkin 10 000 enemmän kuin vuon-  
na -80.





## Puheenjohtajan palsta

Kuusankoski 28.4.-81

Postiluukku on taas viime kirjailun kolissut tahdissa, jotta on voiteet lopahtaa, mutta eipä haitanne. Suurin syy kolinaan oli EAK-ilmoitukset, joita tuli 33 kpl, mikä ylitti odotukset. Sää oli myös yllättävä ollen oikullinen ukkosineen ja muine lieveilmiöineen. Ajokausi tulee kylläkin käytettyä tehokkaasti hyväksi pystymättä lymimyllästä Kirjokiven lumisateisiin. Monelta jäi valitettavasti lähtö unelmaksi, sillä on liian arvoituksellista lähteä "tuuppoomaan" sekalaiseen keliin satojen kilometrien päästä. Kirjokiven lauantai näytti sellaiselta, että se pisti miettimään, että milloinkahan sitä EAK:n

ajo-osuus suoritetaankaan, mutta sunnuntain sää oli mitä hienoin ja ajot saatiin läpi. Kiitoksia kurssin vetäjille ym. avustajille ja Kouvolan nuorisolautakunnalle, joka oli "monessa mukana".

Kentältä on tullut myös postia, jossa on ilmaistu halu järjestää kevätajelu pienemmälle aktiiviporukalle ja pyydetty kahvit & kätty kustannettavaksi kerhon varoista. Kerhon hallitushan on ottanut pääsääntöisesti kannan, jonka mukaan kahvituksia ei yleensä kustanneta, mutta tapaus kerrallaan harkitaan asia. Mahd. tasapuolisesti, tietenkin. Ko. tapauksessa, koska se olisi järjestetty kouralliselle jäseniä, eikä tiedoitettu Motoristissa kaikille, ei hallitus katsonut voivansa osallistua rahoitukseen. Vuosikokous on tavallisesti paikka, jossa halukkaat tapahtumien järjestäjät ilmoittautuvat, mutta ei ole mahdollonta senkään jälkeen jotain järjestää, kun on hyvä idea. Yhteys hallitukseen ja ilmoitus Motoristiin, niin homma on hoidossa ja tieto kaikilla jäsenillä ja sen jälkeen voidaan keskustella kahvituksista. Kahvi & kätty-puolelle löytyy monasti innokkaita sponsoreitakin, kun käytetään mielikuvitusta niiden hakemiseen. Mietiskellään. Muuten, -jos ajokelit eivät ole olleet oikein mieleiset, se johtuu siitä, että tilasin kesäkelit vasta toukokuun 7. päivän jälkeen, kun saan ajopelin katsastettua. Nähtäneen Kevätpäivillä, Etapilla, Po-siolla tms. paikassa. Ennakoiden!

— rr —

## LIKENNETURVA

TIELIIKENTEESSÄ KUOLLEET  
ENNAKKOTIETOJEN MUKAAN

### Helmikuun teliikenteessä 25 kuollutta

Poliisiviranomaisten Liikenneturvalle ilmoittamien ennakkotietojen mukaan sai helmikuun teliikenneonnettomuuksissa surmansa 25 henkilöä. Viime vuoden vastaava luku oli 21. Vuosien 1978—1980 helmikuussa kuolleiden keskiarvo on ennakkotietojen mukaan 28.

Helmikuussa surmansa saaneista oli miehiä 16 ja naisia 9.

Helmikuun teliikenteessä kuoli autonkuljettajia ja -matkustajia 9, jalankulkijoita 13, polkupyöräilijöitä 2.

Ikäryhmässä 15—64-vuotiaat kuoli 14, 65-vuotiaita tai vanhempia 4 ja alle 15-vuotiaita 3. Lisäksi sai surmansa 4 henkilöä, joiden iästä ei ole tietoa.

Helmikuun teliikenteessä oli eniten uhreja Uudellamaalla, missä sai surmansa 9 henkilöä.

Teliikenteessä surmansa saaneiden ennakkolukua voitaneen pitää jokseenkin luotettavana verrattaessa lopulliseen tilastolukuun. Liikenneturvan poliisiviranomaisilta saamista ennakkoluvuista puuttuvat lähinnä vain ne onnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneet, jotka onnettomuuden seurauksena kuolivat myöhemmin.

## Heijastin — näkyvä lisä liikenne- turvalli- suudessa

Suomi on edelläkävijämaa heijastimen käytössä. Viime vuoden lopulla hyväksytty uusi teliikennelaki sisältää suosituksen jalankulkijan heijastimesta. Vuotta aikaisemmin maassamme hyväksyttiin heijastinten laatuvaatimuksia määrittelevät standardit.

Uudistukset saatiin aikaan paljolti Liikenneturvan heijastintoimikunnan aloitteesta. Liikenneturvassa pidetäänkin yhä jalankulkijoiden heijastimen käyttöä ajankohtaisena ja tärkeänä asiana.

Hyväksytty standardi takaa jalankulkijalle heijastinteholtaan riittävät heijastimet. Ohjeiden mukaan heijastimen pitää näkyä joka suuntaan ja sen on oltava riittävän alhaalla. Näitä ohjeita noudattamalla jalankulkija parantaa turvallisuuttaan pimeään aikaan liikkessaan.

Joka toinen jalankulkija kuitenkin ilman heijastinta

Heijastimen käytön lisääntymisestä huolimatta lähes puolet jalankulkijoista kulkee tutkimusten mukaan yhä ilman heijastintaan. Useimmat henkilöt, jotka kulkivat ilman heijastinta, suhtautuivat kuitenkin myönteisesti heijastimen käyttämiseen. Syiksi heijastimen puuttumiseen po. henkilöt totesivat unohtamisen tai ajattelemattomuuden. Vaate- ja jalkineiteollisuus on mukana liikenneturvallisuustyössä

Kotimainen teollisuus on ollut vahvasti mukana heijastimen käytön edis-

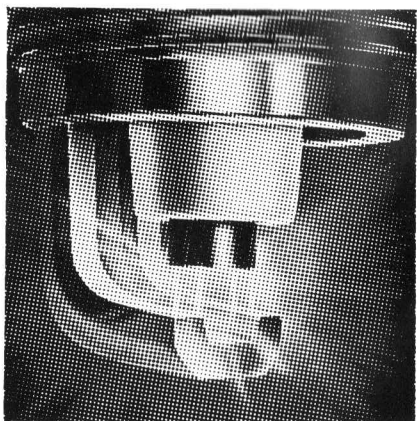
tämisessä. Vuosittain on jaettu erityinen kannustus-palkinto parhaille heijastinasujen tuottajille. Tällä hetkellä jo toistakymmentä ulkoilupukineiden valmistajaa käyttää SFS-standardin täyttäviä kiinteitä heijastimia valmistamisessaan asuissa.

Myös jalkineissa heijastimen käyttäminen on otettu huomioon, mm. lenkitossuissa käytetään heijastinta. Parhaillaan on kaupoissa lasten ja aikuisten saappaita, joissa on mukana Liikenneturvan vakuutus, että saappaassa on hyväksytyn SFS-standardin 4409 täyttävä heijastin, joka kävellessä näkyy kaikkiin suuntiin.

Parempi näkyä

Kun jalankulkija liikkuu pimeällä ilman heijastinta, autoilija havaitsee usein liian myöhään hänet ehtiäkseen pysäyttää ajoneuvonsa tai väistää. Tilastot kertovat tästä karua kieltään. Esimerkiksi vuoden 1979 aikana kuoli liikenneonnettomuuksissa 312 jalankulkijaa, joista -arvioiden mukaan — ainakin kolmannes olisi voinut pelastua, jos autoilija olisi havainnut tiellä liikkuvan riittävän aikaisin. Jos jalankulkijalla on jokin heijastava pinta asussaan, autoilijan havaitsemismahdollisuudet kasvavat ratkaisevasti.

**Seuraava heinäkuun Motoristi ilmestyy poikkeavasti lomista joutuksen elokuun puolivälin jälkeen. Siihen tarkoitettuna aineiston tulee olla toimittajalla 15.7. mennessä.**



## URAN- UURTAJA NIPPONDENSO U

Nyt myös Suomessa. Uusi sytytystulppa. Nippondenso U Japanista. Patentoitu U-ura parantaa käynnistyvyyttä ja käyntiominaisuuksia sekä vähentää bensiinin kulutusta. Ja Nippondenso U on tavallisen tulpan hintainen.

Maahantuojat ja tukkumyynti:

**KORPIVAARA**

Varaosat- ja tarvikeseasto  
PL 12  
01451 VANTAA 45

## Kerhopaitoja postitse

tilattavissa kassanhoitajan osoitteesta. Kerhopaita 60 mk + postikulut 7,50.

# Vanhat ruukin- miljööot ajelukohteina

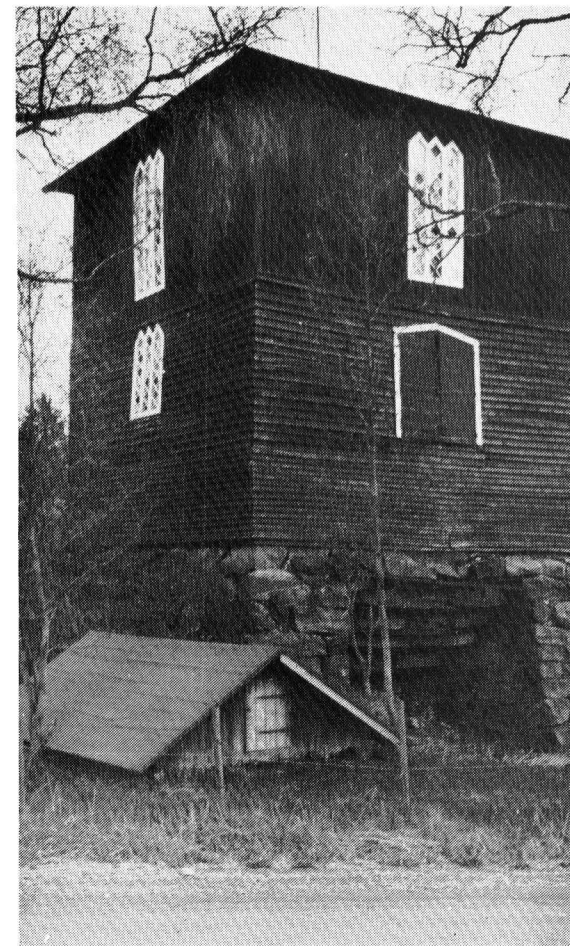
Maaseudun ruukinmiljööot ovat yhtenäinen mutta jokseenkin unohdettu kokonaisuus suomalaista kulttuurihistoriaa — ne ovat välittäjiä puhtaan talonpoikauskulttuurin ja kaupunkien välimaastossa. Ruukinmiljööot ovat vallan sopivia ajelu- ja valokuvauskohteita moottoripyöräilijöille suvisina sunnuntaina.

Maassamme voidaan nimetä noin 87 paikkakuntaa, jossa on ollut rautaruukkitoimintaa. Näissä on toiminut esim. masuuni, harkkohytti, vasarapaja tai valsaamo. Osa näistä paikoista sijaitsee nykyisin ulkomailla. Ruukeiksi kutsutaan usein myös muuta tuotantokoneistoa rakennuksineen kuten kaivoksia sekä esimerkiksi lasitehtaita

Ensimmäiset rautaruukkimme ovat peräisin 1600-luvun alkupuoliskolta ja nuorimmat on perustettu 1800-luvun puolivälissä teollisuuden nousukauden yhteydessä. Muutamat vanhimmat rautaruukit jatkavat toimintaansa suuresti laajentuneina. Tällaisia ovat esimerkiksi Pohjan pitäjän (ruots. Pojo, Tammissaaren lähellä) Billnäs ja Fiskars, samoin Dragsfjärdin Taalintehdas (Dalsbruk) sekä Euran Kauttua.

Monissa paikoissa on toiminta lop-

punut tai muuttanut luonnettaan ja niitä on nykyisin vaikea tunnistaa entisiksi





rautaruukeiksi. Näistä voisi mainita vaikkapa Pernajan Forsbyn sekä Noor-markun.

Muutamat rautaruukit ovat jääneet herraskartanoiksi ja maatalloiksi. Näistä ovat esimerkkeinä Inkoon Fagervik ja Isokyrön Orisberg sekä Kullaan Leineperi.

Nimityksistä hieman selontekoa kaipaava varmaan moni lukija sillä eihän nämä useimmat alan sanat enää mitään nykysuomea ole. Siis näin:

Täydellinen rautaruukki on sellainen, jossa raaka-aineena käytetään rautamalmia ja tuotteena saadaan taottua tai valssattua terästä. Malmia taas saatiin ennenvanhaan paljonkin nostamalla järvistä ja soista ns. järvimalmia (rautaoksidia) tai louhimalla sitä vuorista ja kallioista. Alhaiset malmin raupapitoisuudet heikensivät tuotannon kannattavuutta.

Raudan tie malmista teräkseksi käy joko:

— epäsuorasti masuunin tuottaman runsashiilisen ja helpostisulavan mutta hauraan raakauraudan (ns. takkiraudan) kautta mellotusahjoon tai -uuniin, jossa hiili palaa ja rauta mellottuu taottavaksi teräkseksi, tai

— suorasti talonpoikaisahjon tai sen myöhemmän teollisuuden vastineen harkkohtytn kautta puolisuulaksi, runsaasti kuonaa sisältäväksi taottavaksi raudaksi.

Etenkin fostoripitoisten järvimalmien käytölle oli jälkimmäinen, suora menetelmä edullisempi niin kauan kuin raakaurautu mellotettiin ahjoissa. Putlausuuni ja sen jälkeen tulleet menetelmät muuttivat tilanteen masuunimenetelmän eduksi myös järvi- ja suomalmen käytettäessä.

Vesipyöräkäyttöiset erikokoiset muokkausvasarat — kuten kankirauta-

vasara, nippuvasara, naulavasara ja levyvasara — mellotusahjoon liittyvinä muodostivat masuunin kanssa täydellisen rautaruukin. Harkkohtyissä vasara liittyi suoraan harkkouuniin, koska varsinaista melloitusta ei tarvittu, vain tuotantolämpötilan säilyttämiseksi saattoi olla ahjo. Pelkästään ostotakkiraudan varassa toimivia vasarapajoja maassamme oli lisäksi yhteensä kuusi toista. Näissä ei ollut lainkaan masuunia tai harkkouunia, ainoastaan melloitusahjo tai -uuni ja muokkausvasarat. Viimeinen tällainen vasarapaja pysähtyi vuonna 1950 Strömforsissa.

Ruukeista sai alkunsa koko työväenasuntojen instituutio, joka sittemmin oli leimannut suomalaisten teollisuuspaikkakuntien miljöötä ja elämäntyyliä. Kruunu rakennutti itse ensimmäiset tuvat työväelle Mustion ruukin yhteyteen vuonna 1617. Eräillä ruukinalueilla saattaa seurata työväestön asuinolojen kehitystä 1700-luvun mökeistä 1800-luvun asuntokasarmien kautta 1960-luvun kerrostaloihin ja aina tähän päivän pientaloihin asti. Yleensä ne vanhemmat ovat valokuvauksellisempia, asuttavuus on toinen juttu. Parina esimerkkinä mainittakoon Kauttuan Ruukinkuja ja Pihlavan Halssi. Siinä missä aikansa nimiarkkitehdit (Chr. Fr. Schröder ja C.L. Engel esimerkiksi) ovat suunnitelleet ruukkien merkkirakennukset ovat työväenasunnot anonyymiä arkkitehtuuria. Mutta kylläpä on sanottava että menneitten aikain timpermanni-arkkitehdit osasivat tehdä sopusuhtaisia ja ympäristöön soveltuvia rakennuksia ja kokonaisuuksia ainakin yhtähyvin kuin nykypäiväin kovasti kouluja käyneet pakkilaitikkojen laatijat.

Lasiruukeille on aikain saatossa käynyt vielä huonommin kuin rautaruuk-



## Motoristin kirkkopyhä ja kevätajelu

kesäkuun 7 pnä -81 klo 10.00 Hyvinkään uudessa kirkossa.

Jumalanpalveluksen jälkeen kirkkokahvit ja kevätajelu. Tervetuloa

keille. Jäljettömiin ovat hävinneet mm. Uudenkaupungin, Merikarvian ja Tuorsniemen lasiruukit. Parasta tältä lasipuhalluksen alalta edustaa epäilemättä Nuutajärven tehdasalue (tie N:o 9 poskessa Urjalan pitäjää). Ja jos se tuntuu liian vanhanaikaiselta niin voidaan sitten tämänpäivän lasiteollisuuden poiketa tutustumassa Humpin pitäjään, jossa on yhdistettynä lasihytti eli taidelasivalmistamo, myymälä ja kahvio. Todellinen turistiloukku siis. Ja jos joku tarvitsee öljylampun laseja niin niitä tehdään täällä. Pitää vain tie-

tää monenko linjan lasi sen pitää alhalkaisijaltaan olla. Ja linja puolestaan on vanha keisarinaikainen pituusmitta (=2,1 mm), jota ei juuri muuten enää käytetä.

Eli tässä olisi vihjettä ja vinkkejä ajeluohjeita suunniteltaessa siis kartsankierron vaihtoehtoiksi. Kaikkia ruukkeja tai tehtaan raunioita tuskinukaan voi maastamme luetella, mutta katselkaapa vähän joitain pitäjän- ja maakunnan historiankirjoja, kyllä niitä löytyy.

Jiipee



*Kirjokiven kartanossa luennoille osallistuneita, etualalla koulutuksesta vastannut Pentti Kaartinen.*

# Ennakoivan ajon kurssi Kirjokivellä

Tavanomaisen koleassa ja räntäsateisessä säässä vietettiin saunailtaa Kirjokivellä. Pentti Kaartinen ja Veli-Pekka Muona luennoivat ennakoivan ajon kurssilla lauantaina. Oppitunneille olisi kyllä sopinut paljon enemmänkin kuuli-joita. Ilta kuluikin saunomiseen, seurusteluun ja tarjoilujen antimista nauttien.

Sunnuntain aamukahvin jälkeen jatkuivat kurssit ajoharjoittelulla Kouvo-

lassa Tornimäen radalla. Nuorisotoumiston kouluttajien kertomana nyt koulutettavien ajotaito oli parhaimmasta päästä.

*Erittäin hyvää pyörän hallintaa ja tasapainon taitoa vaativa hitaanajon harjoittelu.*



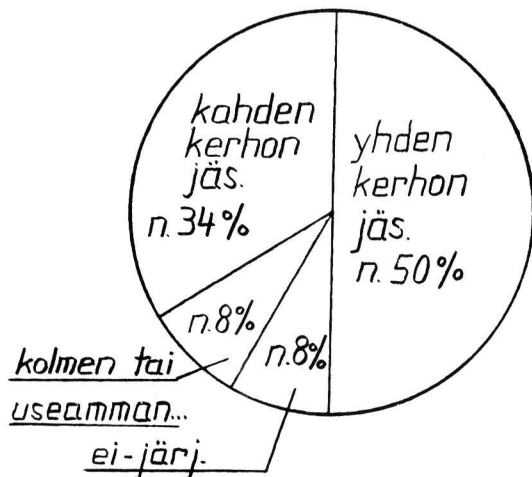


# Yli 90 % Kontionkävijöistä järjestäytyneitä

Viimevuotisen Kontiorallin kysely-kaavakkeiden täyttäneistä 92 % ilmoitti kuuluvansa vähintään yhteen moottori- tai moottoripyöräkerhoon.

Hieman vajaat puolet eli 184 motoristia 371:stä paperin palauttaneesta oli viime Kontion aikaan yhden kerhon jäsen. Heistä 88 kuului vain kuusysiin, 87 oli merkinnyt olevansa asumaseutunsa kerhoon (tai 'muuhun') ja loput eli yhdeksän kuului TFMK:on.

Kahden kerhon jäsenyys velvoitti runsasta kolmasosaa eli 125:tä henkeä. Yleisin kerhoyhdistelmä oli MP-69 + asumaseudun kerho (tai 'muu'). Kuusysi + TFMK-yhdistelmiä oli parikymmentä ja TFMK + asumaseudun kerho (tai 'muu') oli kymmenen valinta.



Kolmeen tai useampaan kerhoon kuuluvia tai kokonaan järjestäytymättömiä oli viime Kontiossa kumpiakin noin 8 % vahvuudesta: ensin mainittuja 30 ja 'yksinäisiä susia' 32. Kolmen tai useamman kerhon motoristeista 28 oli kuusysiläisiä, joilla oli lisäksi jäsenyys yleensä asumaseudun MK:ssa sekä TFMK:ssa ja/tai merkki- tms. kerhossa (esim. BMW-kerho, Brittimotoristit ja Veteraanipyöräklubi). Kerhojen ulkopuolella ajelevista 'villeistä' motoristeista kolmatta osaa voi pitää ns. kokeneina ajajina, toisin sanoen ilmoittavat ajaneensa yli viisi vuotta. Näistä kymmenestä 'villistä' neljä oli Kontiossa ensimmäistä kertaa. On merkillepantavaa, että kaikille ei järjestäytyminen ainakaan vapaa-ajan harrastuksen parissa syystä tai toisesta käy.

Merkkikerhoista oli näkyvimmin esillä — mikäpä muu — BMW-kerho. Minkään muun merkkikerhon läsnäolosta ei jäänyt todisteita. Moneen kaavakkeeseen oli merkitty jäsenyys ruotsalaiseen mp-kerhoon; se kertonee jotain ruotsinsuomalaisten matkamotoristien järjestäytyneisyydestä.

Se, joka väittää, että Kontioralli oli vain kuusysiläisten kokoontuminen, on auttamattomasti väärässä. Viime kesänä 61 % vastanneista oli MP-69:n jäseniä eli joka neljäs ei ollut kuusysiläinen.

Taavi Hiltunen



MOOTTORIPYÖRÄKERHO 69 r.y.



Moottoripyöräkerho 69 r.y. (MP-69)

- valtakunnallinen matkamoottoripyöräilijöiden kerho
- perustettu 1969
- jäsenmäärä yli 1100
- kerholehti MOTORISTI, ilmestyy 6 × vuodessa
- jäsenenä LIIKENNETURVASSA
- mukana LIIKENNEMINISTERIÖN lausuntokierroksilla
- jäsenenä NORDISKA MOTORCYKELRÅDissa (NMR), jossa jäseniä n. 20 000

### Kerhotapahtumat

- Talviralli
- Talvitapahtuma
- Kevään saunaillat
- Etappiajo
- Kevätajelu/Kirkkopyhä
- KONTIORALLI
- Sunnuntaiajelut

### Kerhon toiminnan tavoitteet

- oikean ja turvallisen liikennekäyttämisen edistäminen jäsenten keskuudessa koulutuksen ja asennemuokkauksen avulla
- opettaa jäsenilleen vastuuntuntoa liikenteessä
- liikenneturvallisuuden edistäminen
- ylläpitää yhteyksiä vastaaviin järjestöihin ulkomailla
- tehdä moottoripyöräilyä kiinnostuneiden nuorten parissa nuorisotyötä.



*Moottoripyörät olivat mahtavasti esillä kansallisparaatissa. Kuva näpätty valmistautumisalueella.*

# Ateena ei ole moottoripyöräilyn mekka

Kyllästyneenä Pirkanmaan pitkään talveen ja metrin vahvuisiin hankiin, päätin käydä ottamassa keväästä "förskottia" Kreikassa. Siellä oli kevät myöhässä, mutta kevätkukien aika parhaimmillaan ja lämpöä vain +25. Se merkitsi sitä, että nuoretkin vielä pukeutuivat vahvaan villapaitaan. Olihan siinä maassa ensikertalaisella katsomista ja kokemista. Tässä muutamia matkahuomioita, jotka kiinnostanevat tämän lehden lukijakuntaa.

## Sik-sakkia kypärättä

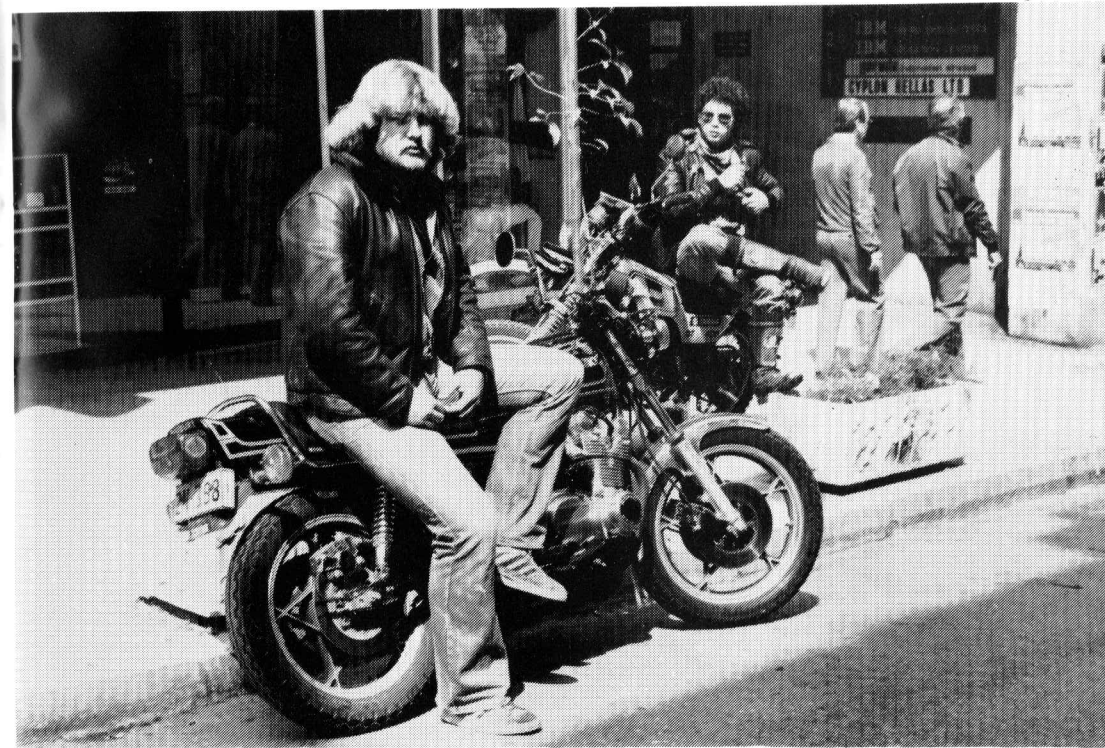
Ateenan liikenne on kokemus sinänsä. Kun siihen hullunmyllyyn saa ensi kosketukset, huudahtaa: voi veljet, selviääkö täältä hengissä viikon? On jotain yhtäläistä Lontoon cityn liikenteen kanssa. Tunne on ensin kaaosmainen, mutta sitten tajuaa liikennepelin tyylin ja pelaa siinä itse mukana. Yhdenmuikaista Lontoon liikenteelle on lyhyet vihreät valot jalankulkijoille, lennosta poimittavat taksit ja jalankulkijoiden kadunlytykset punaisen valon palaessa, jos mahdollisuutta on. Tämä kaikki tuntuu ensin sekavalta ja arveluttavalta, mutta joustavasti sovellettuna juuri tämä helpottaa liikennettä.

Tummilla ja tulisilla kreikkalaisilla on temperamenttia liikenteessäkkin. Sitä tuntuu olevan erikoisesti moottoripyö-

räilijöillä, jotka pelaavat huimaa sik-sakkia loputtomissa autoruuhkissa. Refleksit on oltava kunnossa, kävisi huonosti kun kypärä on vain joka neljännellä ja alapäätä verhoo ohuet kangashousut ja sandaalityyppiset kengät. Kolarin sattuessa ajoasusta ei ole mitään suojaa.

Yhtäläisyyttä Lontoon liikenteelle on siinäkin, että kaksipyörinen on etupäässä työmatkapyörä. Mutta kun Lontoon työmatkapyörissä on paljon 250—350 kuutioisia, Ateenan pyöräkanta on 125—200 ja hyvin suuressa määrin varsin vanhaa ja risaista kalustoa. Samoin autokannasta on ehkä kolmannes sellaisia, joita suomalainen katkastusmies ei menisi lähellekään. Moottorijouneuvojen kalleudessa ja pensan hinnassa Kreikka pyyhkii puhtaasti ohi Suomenkin hintatason. Mahtavasta tu-

*Ainoat viikon aikana tapaamani kreikkalaiset matkamotoristit.*





ristimäärästä huolimatta maa on mak-suvaikeuksissa ja sen kansantaloudelle ei ole edullista lisätä kulkuneuvoja ja ajoa. Kadut ovat ahtaita, maaseudulla on tien teko maaston vuoksi hirveän kallista. Edullisella joukkoliikenteellä koetaan Ateenan liikenneuhkia ja autokantaa hillitä.

## Moottoripyörän rooli

Parina ensimmäisenä päivänä moottoripyörän osuus Ateenan kaupunkikuvassa näytti varsin merkityksettömältä. Oli joku määrä selvää työmatka- tai lähettiajtoa. Hyvin harvoin näki jonkun nuorukaisen harrastavan ajanvieteajoa. Parkkipaikoilla kaksipyöräinen oli vielä harvinaisempi. Useammin niitä näki katujen jalkakäytävillä ja aina lujasti vahvalla ketjulla ja lukolla kytkettyinä. Joskus oli pyörän omistaja vienyt suojaan pyörän akunkin. Vaikka Ateena esim. taskuvarkauksien suhteen on mitä turvallisimman suurkaupunki, moottoripyöriin kohdistuu melkoinen varkauspaine. Pyörä on monille nuorukaisille niin tavoittamaton, että kreikkalaisen korkea moraali varkauden suhteen ei päde sen kohdalla.

Poliisilla tietysti oli Ateenassakin moottoripyöriä. Sehän on varsin käytökelpoinen väline, kuten Lontoon ja Amsterdaminkin ahtaiden katujen poliisien käytössä. Ateenan mp-poliiseissa ei juuri näkynyt aivan nuoria miehiä, useimmin olivat kolmissakymmissä.

Yllättävän mahtavana moottoripyörän osuus esiintyi Kreikan kansallispäivän paraatissa 25.3. Läksin hotellista varhain aamukävelyille ja kävin ensin kuvaamassa kuuluisan marmorisen olympiastadionin. Aamusella se oli aivan tyhjä ja sain kuvat ilman turisteja. Kun kuvauksen jälkeen tulin portille,

mahtava moottoripyörä jyrinä täytti koko tienoon. Stadionin edustan kentälle ajoi paraatiin valmistutuvat joukot, etunenässä panssariautoja ja mp-osastoja. Motoristeilla oli ruskeita univormuja ja sotilaspoliiseilla sinisiä. Pyörät olivat yleensä 750 kuution luokkaa, väriltään useimmin valkoisia ja merkkejä oli yllättävän paljon: Honda, Suzuki, Harley Davidson, Norton Commando ja BMW. Koko lähtienoon kadut ja aukiot täyttyivät paraatiin valmistautuvasta kalustosta ja miehistöstä. Minä kävelin siellä joukossa ja näppäilin kuvia. Sotilasosastoista ei osoitettu vähintäkään epäluuloa kamerointi kohtaan. Ainoastaan kun kuvasin lumipukuista alppijääkäriosastoa, upseeri tuli kohteliaasti sanomaan: ettekö voisi kuvat meitä vasta paraatissa.

Sotilasta, moottoripyörästä ja aseista sain kuitenkin parhaat kuvat stadionin luona, sillä paraatin aikana miljoonan ihmisen massa tukki koko keskustan kadunvarret. Siinä kunnan kuvauspaikan saanti osoittautui mahdottomaksi.

Sitten kuluikin pari kokonaista päivää maaseutukierroksella, jonka vaikuttavia kokemuksia oli mm Mykenen, Korintin, Epidauruksen ja Delfin rauniot. Historiaa 3 500 vuoden ajalta. Maaseudun teillä moottoripyörä oli vielä suurempi harvinaisuus kuin Ateenassa. Muiden maiden matkamotoristit eivät vielä olleet turismissa mukana.

Hotellin läheisen kahvibaarin tarjoilija, opiskelijapoika Georgis tuli niin paljon tutuksi, että sain häneltä yhtä ja toista tietoa.

Hänen tuttavapiiriinsä ei kuulunut ainoatakaan moottoripyörän omistajaa. Hän arveli, että enemmän pyöriä on vyörymäisesti kasvavan Ateenan laitakaupunginosissa, ehkä joitain pikku jengejäkin. Kun vahvasti perhekeskei-

nen kreikkalainen elämäntapa hillitsee nuorison jengiytymistä, sitä tuskin ilmenee moottoripyöräilynäkään alueella paljoo. Kreikkalainen nuorukainen unelmoi pyörästä yksilöllisesti, ei ryhmätoveruuden välineenä.

Vanhankaupungin Plakan 3000 pik-kumyymälän kuljilla löysin vasta lauantaina paikallisen motoristin, joka hiukan puhui englantia. 21-vuotias maalari Costas remontterasi aika oudonnäköistä saksalaista työmatkapyöräänsä. Siestan aikana katu oli tyhjä ja siinä oli mukava työskennellä. Poika oli ostanut pyörän äskettäin ja sen kunto lienee ollut melko heikko. Pyörä oli 10 v vanha ja siitä oli pitänyt vielä maksaa puolet uuden hinnasta. Varsin onnellinen ja ylpeä poika tuntui olevan pyörästään. Jutellessamme työntyi toisen kerroksen ikkunasta nainen seuraamaan tilannetta. Oikein viehättävän näköinen kreikatar oli Costaksen tati ja hän myös puhui hiukan englantia. Meillä oli oikein rattoisaa. Kun kysyin aivan Akropolin juurella olevan — ilmeisesti sukuyhteisön omistaman — talon ikää, Costas levitti kätensä: ainakin miljoona vuotta! Tati torui ikkunasta: ei nyt sentään niin paljon saa liioitella. Talohan on rakennettu niihin aikoihin, kun vapauduimme turkkilaisista, eli 1820 luvulla. Jätin Costakselle muistoksi Motoristin Kontio-rallinumeron.

Ainoat matkamotoristit tapasin sunnuntaina erällä liikekadulla. Pyöräkokokin jo todisti sitä, mutta ei viittäsaataa kuutiota ylittäneet poikain upouusi Honda ja Harriikka. Harriikan omistaja oli tyyppillinen kreikkalainen, mutta toinen kaveri oli vaalea ja pitkätukkainen. Sanoi olevansa elokuvayhtiössä kameramiehenä. Hänellä oli uusi Honda ollut 3 kuukautta ja mittarissa oli jo 15.000 km. Ilmeinen himoajuri ja hänellä ehkä on varaakin siihen. Pojat oli-

vat yhdessä kierrelleet Länsi-Eurooppaa toissa kesänä ja käväisseet myös Tanskassa ja Ruotsissa. Suomi tuntui kiinnostavan ensi vuoden matkan kohteena. Jätin pojille pari Motoristia ja Touring Finlandian Kreikkarallin esitteen.

Ateenaa tuskin voi sanoa moottoripyöräilyn Mekaksi, eikä parhaaksi paikaksi sinne pistäytyvälle matkamotoristillekaan. Mutta paljon erikoista ja ainutlaatuista nähtävää siellä on. Onhan siellä laskettu länsimaisen kulttuurin ja demokratian perustukset ja niillähän se lepää nykyajan tiede ja tekniikkakin. Siellä raunioilla historia rupee elämään ja siellä elää myös ihmissuvun ikuinen myyttillinen viettymys. Näillä perustoilla peilautuu nykyihminen menneisyyteen.

Omalla tavallaan venäläisten tiiviisti suljetut ryhmät, japanilaisten arvoituksellinen pidättyväisyys ja amerikkalaisten pintapuolisuus ja ylimielisyys. Eurooppalainen siellä kai eniten tuntee olevansa omilla juurillaan.

Eero Mikkola

**Parempi**

pidempi väli

LIIKENEMISTERIÖ  
LIIKENNETURVA

# Brittipyörien maahantuonti

on varmaan monelle lukijalle epäselvä homma. Siksi on paikallaan mainita että firma nimeltä Ab Scandinavian Pacific Oy hoitaa hommaa. Sen osoite on 25700 KIMITO (eli Kemiö) ja puhelinnumero 925-1507.

Tirehtöörskän nimi on Sharon Fredriksson ja varaosista vastaa Ossi-niminen kaveri. Kevään erikoistarjouksena

on tyrkyllä Triumph 750 jossa on sähköstartti ja mustan/kullanvärinen tankki ihkan erikoishintaan mk 25.422,-. Käytettyjä pyöriä, varaosia ja korjaamopalvelua kuulemma löytyy myös.

Joten siis brittipyörää mielivän on syytä pitää Kemiön saarivaltakunta mielessään.



# Esittelyssä BMW- moottori- pyöräkerho

BMW-moottoripyöräkerho on valtakunnallinen ja sen tarkoituksena on toimia BMW-moottoripyörillä liikkuvien yhdyssiteenä järjestämällä kokoontumisia ja yhteisiä tilaisuuksia. Kerho perustettiin syksyllä 1976 Kangasalla ja vuoden 1981 alussa jäsenmäärä oli n. 180.

Kerho pyrkii kohottamaan jäsentensä teknillistä tietämystä BMW-asioista hankkimalla asiantuntijoita pitämään alustuksia kokoontumisten yhteydessä. Jäsenistöä informoidaan jäsenkirjeillä BMW-rintaman tapahtumista ja pyörien käyttöön sekä huoltoon liittyvistä seikoista. "Vanhojen" pyörien teknisten tietojen ja varaosien saannin vaikeuksia pyritään poistamaan aktiivisella keskinäisellä avunannolla. Oikean ajotavan ja liikennöimisen opastus kuuluu myös kerhon ohjelmaan. Maahantuojan kanssa kerho pitää yhteyttä tarkoituksena saada mahdollisimman hyvä palvelu kaikille BMW-pyörillä liikkujille.

Jäseneksi voi liittyä jokainen BMW-

motoristi ilmoittamalla henkilö- ja pyörätietonsa osoitteeseen: BMW-kerho/Satu Lindstedt, Tapulintie 10 C 20, 36200 Kangasala.  
PR-bemaristi  
Esko Vähäsöyrinki







Tankkaus jossakin Tervolan liepeillä.

## Mietteitä Kontio -80:stä

Perjantaina 04.07.-80 allekirjoittanut vaimokkeineen motoristi-kaverinsa Oton ja tämän tyttöystävän kanssa starttasivat Haukiputaan Shell-huoltamolta kohti tuntematonta. Olimme lähdössä elämämme ensimmäiseen Kontio-ralliin.

Säänhaltija oli suosiollinen ja mielet olivat korkella. Lähdimme klo 18.00 tienoilla "polttamaan", minä vanhalta "tuutillani" ja Otto Honda 500:aan. Ensimmäinen lepotauko pidettiin Kemissä ja oiottiin jäykistyneitä jäseniä. Tankkasimme Tervolassa, johon ilmestyivät myös ystävämme Hra Koskela ja Alioravaisen "perikunta".

Pian oli kuitenkin lähdeittävä, sillä tarkoituksena oli ehtiä Ivaloon, katsastuspaikalle, puolen yön tienoilla. Sodankylässä oli jälleen tankattava ja hörpättävä kuppi kuumaa. Paikalle saapui myös muita Oululaisia, niinpä letka muodostui loppumatkaksi vähän liian pitkäksi. Totuushan on, että kaksi pyöräkuntaa on paras vaihtoehto ja kolme maksimi. Rauhallisesti ajellen ja turvallisuus välit pitäen matka sujui kuitenkin mukavasti. Muutama kymmenkilometriä ennen Ivaloa alkoi tuntua, ettei perille päästä koskaan. Tie vain jatkui ja jatkui. Yhtäkkiä kuitenkin huomasi olemamme "ihmisten ilmoilla",

kun ensimmäiset asuintalot ilmestyivät näköpiiriin. Katsastuspaikalla oli varsinainen tungos, sillä motoristien lisäksi paikalliset asukkaat olivat sankoin joukoin tutkailemassa kalustoa. Kyllä kelpasi olla motoristi.

Kun tarpeelliset ilmoittautumiset oli hoidettu lähdimme ajelemaan kohti Jääsavun leirintäaluetta, jossa Kontio piti oleman. Ivalon ja Inarin välinen tieosuus oli todella mahtava kokemus. Se oli kuin suunniteltu motoristia varten. Kauniit maisemat, hyväpintainen asfaltti ja niin ihanasti mutkia. Ko. tieosuus ei kalpene edes Alppien tieosuksille, jotka tutkittiin myöhemmin heinäkuussa. Kokoontumispaikalle saavuttiin hyvässä järjestyksessä ja hyvissä ajoin, juuri auringon "noustessa".

Aamulla heräsin hirvittävään ulinaan. "Pampaksen" yläpuolella sijaitsevalla tiellä käski joku kiireinen CBX:ää. Moinen kiirehtiminen on mielestäni tarpeetonta, mutta meitähän on moneksi. Lipunnosto jäi nippa nappa näkemättä, meikäläinen kuin on niin pahuksen aamu-uninen. Aamupalan nieltymme suuntasimme mielenkiintomme paikalla oleviin pyöriin ja niiden omistajiin. Tuttuja kasvoja näkyi olevan paikalla kuten aika. Aikamme kierrelyämme päätimme suunnata Inariin, ja etsiä sieltä jotain lämmintä suuhunpantavaa. Inari oli kuin markkinapaikka, kojuja vierieressä ja jokaisessa myytiin jos jonkinmoista lapintavaraa. Emme sortuneet houkutuksiin ja säästimme rahamme.

Illtapäivällä ja illalla seurasimme erikoisia ja erilaisia ohjelmanumeroita. Varsinkin "yksipyöräily" sai minulta täydet kymmenen pistettä. Moisia ohjelmanumeroita saisi mielestäni viljellä

yleisemminkin. Yleensä kokoontumisajojen ohjelmisto on varsin tuttua ja tylsää — joissakin jopa kovin yksipuoleistakin. Saunassa piti myös käydä, mutta uimaan emme uskaltaneet. Vesi oli todella kylmää — tai siten ei.

Mr Asikainenkin piti laulututintansa. En ollut nähnyt hänen aikaisempaa esitystään, joten vertailupohaa minulla ei ollut. Kuulemani mukaan aikaisempi "show" oli ollut parempi, mutta kyllä viime kesäininkin on täyttää raitaa. Lievää hermoilua oli kyllä havaittavissa, mutta kaiken kaikkiaan Asikainen suoriutui loistavasti. Kitaristikin soitti juuri sopivasti pieleen, joten ohjelmasta jäi oikein mukava kuva mieleen.

Paikallinen väestökin otti mukavasti osaa kokoontumiseen, esittämällä omia ohjelmanumeroitaan. Kiitos siitäkin.

Illan viimeiset tunnit vietettiin tutustumalla ihmisiin ja kuvaamalla viimeisen päälle rakennettuja pyöriä. Saimme runsaasti uusia tuttavuuksia ja vielä runsaammin hyviä valokuvia muistoiksi.

Yleensä pyöräkanta oli uutta. Kyllä taitaa meikäläisenkin vaihtaa vanhan CB 750 tuoreeseen menopeliin. Motoristien käyttäytyminen oli esimerkillistä. Turhaan ei ole Kontio hyvää mainettaan saanut. Sunnuntaina oli nousutava hyvässä ajoin, sillä tarkoituksenaamme oli käydä vielä Kaunispaällä. Hieman haikaa oli jättää jäähyväiset, mutta onhan Kontio perinteinen kokoontuminen ja järjestetään jälleen kesällä 81. Kiitos järjestäjille ja mukanaolijoille mieleen jääneestä tapahtumasta — tavataan jälleen ensi kesänä.

MP 69 jäsen  
Pekka Niemelin



*Sivuvaunullinen Honda on mitä melkoisin piilofarmari: siinä kuljettaa kevyesti kolmatta sataa kiloa rahtia. Usko Vesavuo ja Ismo Rautiainen Itävallan kyläpääskysinä.*

# Helmikuun helteestä Salzburgin hangille

Savonlinna on oopperakaupunki ja sen mainiot motoristit Usko Vesavuo ja Ismo Rautiainen ovat niin kulttuurinätkäisiä, että pyöräilivät viime helmikuussa toiseen Euroopan kuuluun musiikkikaupunkiin Salzburgiin.

Soittopuoli jäi vähemmälle huomiolle, sillä humujen tarkoituksena oli lämmitellä Elefanttitreffeillä Itävallan alppi-auringossa. Vaan kuinkas siinä kävikään?

Usi Vesavuon ralliraportti on näin kuuluva:

— Lähtiessämme Savonlinnasta helmikuun 13. päivänä lunta oli oopperakaupungissa niin maar perusteellisen paljon ja pakkasta ainakin 20 astetta. Ajateltiin, että päästään Etelä-Euroopassa päivää paistattamaan ja täten tahtamaan itäkairan aroilmastoinen talven selkä.

— Perille kun päästiin 19.2. nietokset Itävallan — Sveitsin rajamaisemissa olivat miltei yhtä korkeat kuin kotona, ja yöpakkaset 15 asteen tietämissä. Tamineet perillä tuntuivat heppoisilta. Kokoontumisen jälkeen yöpuu hotellissa tuntui siihen verrattuna ruhtinaalliselta.

— Mutta harvoinkos sitä innoissaan arvioi systeemejä väärin?! Lähtiessä määränpää tuntuu aina hienommalta, kuin sitten käytännössä onkaan.

## Kolme Suomesta

— Taisimme olla ainoat osanottajat Suomesta. Espoosta liittyi kolmikoomme Toivo Rytkölä. Hän duunaa Orionilla ja olimme tavanneet kerran aikaisemmin Italian FIM:ssä. ”Masana” paremmin tunnettu Rytkölä teki taivalta soolo-Hondalla 750 kuution puhdilla. ”Ippi” Rautiainen kuljetti 900 cc Kawaa. Itselläni oli seiskapuolikas Honda-sivari.

— Pyöräilyä kertyi 3800 kilometriä, ja koko matkan arktisissa olosuhteissa, mikä lienee harvinaista Euroopan mitakaavassa. Tekniikka pelasi erityisesti Hondissa täydellisesti. Säästä eivät johduneet nekään hämmingit, joita lipin vehkeessä ilmeni. Aikataulua ne venytivät, kun remontti sattui — kuten ta-

*Hollantilainen bensapihi energiasäästin mallia -81. Kosania kaminaan ja taipaleelle. Miten olis hake-Honda Suomessa?*







*Tilavassa sivarissa voi asustella koirineenkin.*

vallista ulkomailla — viikonvaihteessa.

— Ajoasuja olisi sietänyt olla toinen mokoma lisää, vaikka nahkahaalarin alla oli kaikki kevyemmät kuteet, ja päällä vielä lämpöhaalarit ja useimmiten vielä sadevehkeet koko vaatevaraston kuorina. Jaloittelemaan teki mieli vähintään viiden peninkulman välein. Kuumaa juotavaa meni varmasti saman verran, kuin bensaa sataa kilometriä kohti. Monta kertaa tuli mieleen, että mukavampi taitaisi olla kotona Suomessa muikkupottua syömässä. Mutta tässäkin pätee vanha kansanviisaus: 'Kärsi ruumis, kärsi, kyllä olet riemuinutkin . . .'

5000 osanottajaa.

— Tämä oli minululle toinen talvi-Elefanti. Edellisellä kerralla vuonna -75 Nührburgringillä Länsi-Saksassa oli osanottajia ehken enemmän kuin nyt,

mutta iso kokoontuminen tämäkin toki oli. Järjestäjät ilmoittivat osanottajien määräksi viisi tuhatta, ja pitkämatkaisimmat tupruttelivat sinne 12 210 kilometrin päästä Kanadasta. Siihen verrattuna me olimme kuin naapurin poikia, semminkin kun matka mitattiin Touring Finlandian kotipaikkakunnalta, eli Helsingistä.

— Pyöristä enemmän kuin puolet oli sivareja. Voi sitä mielikuvituksen runsautta, jolla purkkeja oli katettu talviajoa varten. Muuan sakemani oli varustanut purkkinsa yöpymistä varten, ja ettei ihan turhia kuutioita olisi jäänyt, majoitti sinne myös säferinsä. Hollandilaisilla oli nestekaasulla kulkevia pyöriä, joita ei ole aikaisemmin juuri Euroopassakaan näkynyt. Taitaa energiakriisi kouria jo Viktoria-mamman

alamaisia — vai lienevätkö syntyjään niin nuukia. Kaasutankki oli kiinteä, eli Euroopan huoltoasemilta saa jo kaasua irtotavarana.

Kaksi yötä.

— Kokoontumispaikalla yövyttiin kaksi yötä. Lunta ja jäätä oli ympärillä niinkuin Grönlannissa. Aamulla tuli mieleen, että jos bensan hinta vielä nousee, kannattaisi kehittää systeemi, jolla saisi 'telttakaasun' tankkiin. Kyllä sillä muutaman kilometrin taivaltaisi, — eikä maksa paljon!

— Suurin osa kavereista asui teltoissa. Fiksuimmat saivat ostetuksi olkipaaleja teltan perustaksi. Nestekaasulämmittimet löytyivät monista matkavarusteista.

— Varsinainen ohjelmanumero oli se, kun järjestäjät myivät polttopuita. Taksana oli 18 Dmk, ja sillä sai viedä niin paljon halkoja, kun jaksoi kantaa. Ahneimmat yrittivät rikkoa voimanoston virallisia ennätyksiä. Täkäläiset Gutzeitin piirimiehet olisivat löytäneet joukosta monta hyvää propsinhakkajaa. Kantamukset olivat kuin parhaimmissa autonostureissa.

— Saksalaiseen tapaan on aina kuulunut mahtava kaljatelletta tapahtuman keskipisteenä. Kuumennettu olut ja sikäläinen torvimusiikki ei oikein hurmannut takametsien miestä, mutta valtaporukalla näytti menevän lujaa. Tuli mieleen, että näkiköhän Elefanti — kokoontumisen sponsorina onkin Tuborgin olutpanimo Tanskanmaalta.

— Suomalaisillekin tuttu Hans Bosart Länsi-Saksasta oli treffien nestori. 71-vuotias veteraani nappasi ties monennenko ikämiespokaalin. Tapasimme myös etelä-afrikkalaisen kaverin, joka oli eteläisin osanottaja. 8 500 kilometriä ajanut motoristi esitelmöi mie-

lellään elämänsä ensimmäisestä mammuttimatkasta — eikä vaikuttanut yhtään rasistilta.

Jäätä ja räntää.

— Mennen tullen kohtasimme Saksassa tosi huonoja ajokelejä. Välillä tuli räntää ja lunta. Autobaanoillakin reuna-kaistat olivat paikoin jäisiä. Kavereita soolopyörineen kävi sääliksi. Masa ja lippi lippasivat molemmat kertaalleen lumikinokseen. Saksalaisilla auralautoilla kun ei ole niin riipeä hälytysvalmius ymmärrettävistä syistä.

— Paluumatka tehtiin pitemmän kaavan mukaan Zürichin, Badenin ja Baaselina kautta. Sveitsissä taivasteltiin puoli päivää Euroopan suurimmiksi mainostetuilla mp-messuilla. Uutta kalustoa oli tuhottomat määrät, polkupyöristä — 1 340 cc Harrikoihin asti. Ja väkeä oli kanssa mahdolltomasti, kaikenikäisiä ja herroista narreihin. Laskimme, että esillä oli ainakin 30 sellaista mp-merkkiä tai mallia, joita ei ole Härmässä saatavilla.

Huima kokemus.

— Joku saattaa näistä kuulumisista luulla, että reissu oli vähemmän mukava kokemus. Perästä päin tämäkin projekti tuntuu tosi hyödylliseltä ja muistot ovat a) runsaat ja b) rikastuttavat. Pitkällä matkalla paperiraha tahtoo vähentyä, mutta sitä vastaavasti kolikot lisääntyvät.

— Kokonaiskustannukset asettuvat 5 000—6 000 markan rajoihin, ja tarkoitan nimenomaan Koivistolaista valtuutusta. Siihen nähden kokemukset karttuivat kohtuu hintaan. Talvireissulla hotellimajoitus vie suhteettoman suuren osan budjetista.

— Jotta tämmöiseltä vaikutti Elefanti. Tuskin jäi viimeiseksi ralliksi.

Hyvät mp-kesät. Ja tutuille terveisiä!!!

# Motoristit autonkatsastuksessa

Kuten on tiedossa kahden kesän välissä on yksi talvi. Motoristin talvi on 4—5 kuukauden pituinen. Tämän ajan moni motoristi joutuu liikkumaan autolla, yäk. Minun kohdalla auton katsastus sattuu talviaikaan. Muuten sitä varmaan ei tulisi katsastettuakaan.

No, eihän siinä mitään, laitettiin velipojan kanssa "riisikuppi" siihen kuntoon, että sitä tohti lähteä näyttämään katsastusmiehelle. Suurimmat reiät oli pakkeloitu, jarrut korjattu ja renkaat lainattu. Ajettiin katsastuskonttorille jännityksen vallassa. Kestäisikö auto kunnialla tämän 20 kilometrin matkan. Niin sitä vain päästiin perille. Mentiin konttoriin, kolme totista silmäparia katsoi meitä tiskin takaa pienellä varauksella.

Aika oli tilattu kolmeksi. Myöhästyimme kuitenkin kymmenen minuttia, josta yksi nainen vihaisesti huomautti, sanoen kuitenkin että eiköhän se johonkin väliin uppoa. Sanoin, varmaan uppoaa on senverran laho auto. Tämä herätti naisissa yleistä pahennusta, eikä aiheuttanut minkäänlaista hilpeyttä. Myös kerran pestyä rekisterioetta moitittiin huonoksi. Lupasin tehdä heti seuraavalla viikolla uuden. Virkailija katsoi minua ja veljeäni murhaavasti ja mutisi jotain epäselvää papereiden sekaan.

Niin sitten mentiin autoon odottelemaan että vuoromme tulisi ajaa halliin. Emme tohtineet sammuttaa autoa siinä pelossa ettemme saisi sitä enää käyntiin. Se sammui kummiskin. Siinä sit-

ten ärräpäitä luetellen yritettiin saada autoa käyntiin. Samalla kun hallin ovet aukenivat meille, kone alkoi raksuttaen käydä. Ajoin auton sisälle. Katsastusmies viittoili ajamaan suoraan jarrujen testausrullien päälle. Tein työtä käskettyä ja sammutin koneen. Katsastusmies meni autoon ja kirosi heti istuimen, joka oli kova kuin lypsypalli. Sitten hän yritti saada auton käyntiin, mutta kone ei suostunut käymään vaikka kuinka starttasi. Kerroimme tullemme ajamalla koko matkan ja kaiken lisäksi auton käydessä. Toiset katsastusmiehet piirittivät auton ja ihmettelivät tapahtunutta. Yksi vanha katsastusmies sanoi ettei tällaista ollut hänen aikana satunut koskaan. Johtui varmaan siitä ettei oltu ennen käyty.

Pukattiin auto ulos hallista. Katsastuskortissa luki komeesti, hylätty, ei lähtenyt käyntiin. Siinä sitten alettiin etsimään vikaa. Huomattiin bensen olevan lopussa. Se kun alkaa olemaan niin kallista, ettei raski tankata kuin kymppillä kerrallaan. Otettiin galloona auton perästä ja juostiin 400 metrin enästystä rikkoen läheiselle huoltoasemalle. Bensiini gallonaan ja äkkiä takaisin. Auto suostui taas käymään iloisesti tupsahdellen.

Kysyimme katsastusmiehiltä saisimmeko yrittää uudelleen, se liikkuu taas. Hän lupasi katsoa kahvitunnin jälkeen. Mentiin ulos odottelemaan. Auto oli sammunut sillävälillä. Kokeilin startata, mutta ei hyvin pyri vaan ei käynyt. Meinasin tulla hätä kun kahvitunti lähe-

ni loppua. Vika löytyi kärjistä niiden tyynyt oli kulunut niin ettei virranjakajan akseli enään avannut kärkiä tarpeeksi vaikka kuinka yritettiin säätää kärkiväliä. Saimme kuitenkin hohtimilla väännettyä kärkiä niin, että kärjet aukenivat tarpeeksi. Huomattiin myös ykkössylinterin tulpanjohdon olevan poikki virranjakajan kannesta. Kuoritettiin puukolla johdon päältä eristystä pois ja näin kaikki sylinterit olivat juonessa mukana.

Samalla meitä viittoiltiin ajamaan halliin. Tällä kertaa menikin paremmin. Vikaa ei löytynyt kuin toisen puolen takajarrusta. Ajettiin mieli korkealla kotia. Jarru korjattiin ja seuraavana päivänä ajettiin katsastetulla autolla.

Nyt onkin jo maaliskuu ja autolla ajo alkaa olemaan kohta ohi. Talvi on kär-

**Muistathan  
Viikonloppuajelu  
Pirkanmaalla  
30.—31.5.1981**

Katso Motoristin n:o 2 sivulta 5 jossa tapahtumasta lähempiä tietoja.

**Talvirallissa  
1981**

Otettu talteen kahvipannu, sähkölamppu, villapipo ja keltainen muovikassi sisältäen jotakin arvokasta. Perä saa. Raimo Teitolta os. 46130 Kääpä-lä.

sitty ja pian istutaan pyörän päällä. Toivotankin kaikille motoristeille pitkä ja kaunista kesää.

motoristi Tornioista

1,10  
mk

**Moottoripyöräkerho 69 r.y.**

**Markku Ahonen**

**Tulikallionkatu 4 B 53**

**15170 LAHTI 17**





## Liikenne- vahingot lisääntyneet

Runsaat 23 000 liikennevahinkoa ilmoitettiin vakuutusyhtiöille liikennevakuutuksen perusteella vuoden kahden ensimmäisen kuukauden aikana. Kasvua viime vuoteen verrattuna on yli 17 prosenttia, kerrotaan Vakuutusyhtiöiden tiedotuskeskuksesta.

Joulukuussa liikennevahingot lisääntyivät peräti kolmanneksella edellistal-

veen verrattuna. Syynä vahinkomäärän rajuun kasvuun tänä talvena ovat olleet vaihtelevat ja liukkaat kelit sekä runsas lumisuus.

Tammi-helmikuussa kuoli liikenteessä 75 ihmistä poliisin keräämien ennakkotietojen mukaan. Viime vuonna vastaava luku oli 69.

Vapaaehtoisen autovakuutuksen pii-

Leikatkaa irti    Leikatkaa irti    Leikatkaa irti    Leikatkaa irti    Leikatkaa irti    Leikatkaa irti

### ILMOITUS OSOITEMUUTOKSESTA

Jäsennumero: .....

Nimi: .....

#### Uudet osoitetiedot

Jakeluosoite: .....

Postinumero: .....

Postitoimipaikka: .....

Muita tietoja ja ilmoituksia kerholle:

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

riin kuuluvia vahinkoja ilmoitettiin tammi-helmikuun aikana lähes 15 000, vastaavan luvun ollessa edellisvuonna noin 12 500.

Autovahingoista oli varkauksia 1 063 ja autopaloja 887. Viime vuoden vastaavat luvut olivat 1 163 ja 864.

1.4.1981

## Rattijuoppo usein kuolon- kolarissa

Vakavissa liikennevahingoissa on alkoholin vaikutus edelleen huolestuttavan suuri, ilmenee liikennevahinkojen tutkijalautakuntien viime vuoden tutkimusaineistosta.

Tutkijalautakunnat tutkivat viime vuonna 99 kuolonkolaria, joista rattijuopumusvahinkoja oli 23 prosenttia eli lähes neljännes. Kuolemaan johtaneista ojaanajoista ja muista yksittäisvahingoista yli puolet oli rattijuopon aiheuttamia. Yhteenajoista oli rattijuopumusvahinkoja 14 prosenttia. Viimeisen viiden vuoden aikana tutkituista kuolonkolareista on lähes kolmannes ollut rattijuopumusvahinkoja.

Rattijuopumusvahinkojen osuus kuolonkolareista oli vuonna 1980 muhinkin tutkittuihin liikennevahinkoihin nähden noin kolminkertainen. Tämä tukee monesti aiemmin todettua ilmiötä, että juopuneiden kuljettajien ai-

heuttamat vahingot ovat usein vakavampia kuin selvien kuljettajien aiheuttamat, sanotaan tutkimusten selonteos-  
sa.

Tutkimuksissa ilmeni kuljettajien veren alkoholipitoisuuden olleen varsin korkea viime vuoden kuolonkolareissa. Rattijuopuneista kuljettajista oli 64 prosentilla veren alkoholipitoisuus 1,5 promillea tai enemmän. Kuljettajista 13 prosentilla alkoholipitoisuus ylitti 2,5 promillea.

Tutkituissa rattijuopumusvahingoissa todettiin yleisimmin käytetyksi alkoholijuomaksi viina, jota yksistään tai yhdessä muiden alkoholijuomien kanssa oli nauttinut 54 prosenttia juopuneista ajoneuvonkuljettajista. Olutta oli nauttinut 38 prosenttia kuljettajista. Keskioluen osuus oli 4 prosenttiyksikköä vähemmän kuin A-oluen. Entistä tiuhemmin

Selonteon mukaan lähes päivittäin alkoholia käyttäneiden rattijuoppojen osuus kasvoi vuonna 1980 edellisvuoteen verrattuna. Alkoholia oli ennen liikennevahinkoa nautittu keskimäärin lyhyemmän ajan kuluessa kuin vuonna 1979 ja entistä enemmän autoissa, huvipaikoissa ja kahviloissa. Useimmiten alkoholia oli kuitenkin nautittu edelleen ravintolassa, kotona tai tuttavien luona.

Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta ja tutkijalautakunnat esittävät valistuksen lisäämistä rattijuopumusongelman poistamiseksi ja valvonnan tehostamista kiinnijoutumisriskin lisäämiseksi. Alkoholin vaikutuksen alaisena ajavien kuljettajien vähentäminen liikenteestä kytkeytyy myös yleiseen alkoholipolitiikkaan. Ongelma olisi pyrittävä korjaamaan myös sen suomin keinoin.

## Peräänajot lisääntyneet liikenteessä

Liikenneturvallisuuden yleisesti parantuessa 1970-luvulla lisääntyivät toisaalta peräänajot ja pysäköintialuevahingot selvästi, ilmenee vakuutusyhtiöiden vuoden 1979 liikennevakuutusilastosta, jossa on verrattu vuosina 1971 ja 1979 liikennevakuutuksen perusteella korvattuja vahinkoja.

Peräänajoja oli vuonna 1971 liikennevahingoista 20 prosenttia vahinkotilanteen mukaan jaoteltuna. Kahdeksan vuotta myöhemmin peräänajojen osuus oli noussut 31 prosenttiin. Edellisvuoteen verrattuna peräänajojen osuus kasvoi vuonna 1979 prosenttiyksikön verran kuten myös törmäykset pysäköityyn ajoneuvoon.

Liikennevakuutuksesta korvattiin huippuvuonna 1971 kaikkiaan 82 650 liikennevahinkoa ja vuonna 1979 noin viisi prosenttia vähemmän eli 79 500. Moottoriajoneuvokantaan suhteutettuna vähennys on yli 30 prosenttia.

Liikennevahingoissa vammautui tai kuoli 23 030 henkilöä vuonna 1971 ja vuonna 1979 kolmanneksen vähemmän eli 15 800. Suhteutettuna moottoriajoneuvokantaan henkilövahingot vähenivät 55 prosenttia.

Virallisen tilaston mukaan vuonna 1971 kuoli liikenteessä 1 143 ihmistä. Kahdeksan vuotta myöhemmin liikennekuolemia oli 650.

Turvallisuus parani yleisillä teillä

Liikenneturvallisuus parani 1970-luvulla pääasiassa yleisillä teillä, joilla liikennevahinkojen määrä väheni runsaat 25 prosenttia vuodesta 1971 vuoteen 1979. Henkilövahinkojen määrä laski peräti 40 prosenttia.

Toteutetut liikenneturvallisuustoimenpiteet ovat kohdistuneet pääasiallisesti yleisten teiden liikenteeseen, mutta jyrkkä lasku selittynee osittain myös asutustaajamien lisääntymisellä, jolloin osa yleisistä teistä on muuttunut katujen luonteisiksi ja toisaalta on rakennettu uusia katuja, sanotaan liikennevahinkotilastossa.

Katuliikenteessä henkilövahingot vähenivät vain neljä prosenttia vuosina 1971—79. Liikennevahinkojen kokonaismäärä puolestaan on jonkin verran lisääntynyt.

Muilla teillä ja alueilla liikennevahinkojen määrä on kasvanut huomattavasti. Vuosina 1971—79 kasvua oli noin 32 prosenttia.

Selviä eroja ajoneuvoryhmissä

Moottoripyörillä aiheutetut liikennevahingot suhteutettuna pyöräkantaan ovat vuosina 1971—79 vähentyneet liki 50 prosenttia eli enemmän kuin vastaavasti muissa moottoriajoneuvoryhmissä.

Mopoilla aiheutetut liikennevahingot ovat puolestaan vähentyneet selvästi keskimääräistä vähemmän (11 %). Muissa ajoneuvoryhmissä liikennevahingot ovat vähentyneet kahdeksassa vuodessa 22—35 prosenttia, ilmenee vakuutusyhtiöiden tilastosta.

Pelkästään henkilövahinkojen osalta ovat traktoreilla aiheutetut vahingot suhteutettuna traktorikantaan vähentyneet 61 prosenttia eli enemmän kuin keskimäärin vastaavasti eri moottoriajoneuvoryhmissä. Keskimääräistä vähemmän ovat puolestaan vähentyneet mopoilla (17 %) ja linja-autoilla (13 %) aiheutetut henkilövahingot. Muissa ajoneuvoryhmissä vähennys on ollut 39—49 prosenttia.

Vuodenajan mukaan tarkasteltuna liikennevahingot ovat lisääntyneet talviaikana. Vuoden 1979 tammi-helmi-

kuussa liikennevahinkoja korvattiin yli 23 prosenttia enemmän kuin kahdeksan vuotta aiemmin. Muina vuodenaikoina vahinkojen määrä on laskenut.

Alueellisesti liikennevahingot vähenivät vuosina 1971—79 Etelä-Suomessa, mutta lisääntyivät Keski- ja Pohjois-Suomessa. Vahinkojen määrä laski etenkin Etelä-Hämeessä, liki 11 prosenttia. Kainuussa puolestaan vahingot lisääntyivät 22 prosenttia.

## Liikennevakuutukseen uusi muutoksenhakutie

Liikennevakuutuksen korvauksiin tyytymättömällä on 1.4.1981 alkaen käytettävissä uusi joustava ja maksuton muutoksenhakutie vaihtoehtona tuomioistuinkäsittelylle.

Uuteen elimeen — liikennevahinkoasiain korvauslautakuntaan — voi jokainen vakuutusyhtiön korvauspäätökseen tyytymätön vahingonkärsinyt viedä asiaa tekemällä 60 päivän kuluessa vapaamuotoisen ilmoituksen tyytymättömyydestä.

Liikennevakuutuksessa korvauksen saajalla on tähän asti ollut käytettävissä ainoana valitustien alioikeuskäsittely, sillä vuonna 1978 voimaan tullut kulluttajansuojalaki valitusmenettelyineen ei koske lakisääteisiä vakuutuksia.

— Vakavien henkilövahinkojen osalta joustavan valitustien puutetta ei ole koettu ongelmaksi, sillä niitten osalta lakisäätäinen liikennevahinkolautakunta antaa lausunnon ennen lopullista korvauspäätöksen tekoa. Piileväksi jää-

vää tyytymättömyyttä ovat aiheuttaneet ne tapaukset, jotka eivät tule liikennevahinkolautakunnan käsittelyyn ja joissa tyytymättömyyden kohteena oleva taloudellinen intressi on suhteellisen pieni vietäväksi aikaa ja rahaa vaativaan alioikeuskäsittelyyn. Tyypillinen esimerkki tästä on moottoriajoneuvon käyvän arvon määrittely vakuutusyhtiön lunastaessa ajoneuvon, todetaan Liikennevakuutusyhdistyksestä. Vireillä vuodesta 1969

Joustavan valitustien aikaansaaminen on vakuutusyhtiöiden toimesta ollut vireillä eri muodoissa vuodesta 1969. Vuonna 1975 Liikennevakuutusyhdistys esitti asiaa selvittäneen toimikunnan ehdotukseen nojautuen lakisäätöteisen tarkastuslautakunnan perustamista. Tämä hanke on jäänyt kuitenkin odottamaan oikeudenkäyntimenettelyn kokonaisuudistuksen toteutumista. Nyt toimintansa aloittava korvauslautakuntajärjestelmä perustuu vakuutusyhtiöiden vapaaehtoisesti tekemään sopimukseen.

Liikennevahinkoasiain korvauslautakunnan puheenjohtajaksi on nimitetty oikeusneuvos Lasse Nikkarinen Suomen Lakimiesliiton ehdotuksesta ja ehdotuksen viidestä jäsenestä ja heidän varajäsenistään ovat tehneet korvaussaajien, moottoriliikenteen sekä moottoriajoneuvojen kaupan ja korjaustoitinnan edustavimmat yhteistoimintaelimet. Lisäksi lautakuntaan kuuluu yksi vakuutusyhtiöiden nimeämä jäsen. Lääkäri- ym. asiantuntijoita lautakunta voi käyttää tarpeen mukaan.

Asioiden käsittely

Edellytyksenä liikennevahinkoasiain korvauslautakunnan käsittelylle on, että asiaa ei ole saatettu tuomioistuimen ratkaistavaksi eikä asia myöskään vakuutusyhtiön toimesta joudu lakisäätei-



sen liikennevahinkolautakunnan käsiteltäväksi.

Vahingonkärsineen on tehtävä ilmoitus siitä, mihin tyytymättömyys kohdistuu ja sen perustelut 60 päivän kuluessa päätöksen antamisesta kirjallisesti joko korvauspäätöksen antaneelle vakuutusyhtiölle tai suoraan mainitulle korvauslautakunnalle (osoite: Liikennevahinkoasiain korvauslautakunta, Bulevardi 28, 00120 Helsinki 12). Muutoksenhaku tehdään kirjallisesti, mutta muutoin vapaamuotoisesti. Tätä tarkoitusta varten on valmistettu erillinen lomake.

Lautakunnan ratkaisu ei sido muutoksenhakijaa, joten hän voi saattaa asian yleisen alioikeuden käsiteltäväksi. Mikäli vakuutusyhtiö puolestaan ei tyydy lautakunnan ratkaisuun, sen on 30 päivän kuluessa ratkaisusta tiedon saatuaan ilmoitettava muutoksenhakijalle sekä lautakunnalle kirjallisesti uudesta päätöksestä perusteluineen.

50—100 tapausta kuukaudessa

Liikennevahinkojen johdosta vakuutusyhtiöt korvaavat vuosittain noin 16 000 henkilövahinkoa ja 75 000 omaisuusvahinkoa. Vuosittain lakisääteinen liikennevahinkolautakunta on antanut korvauspäätöksistä noin 1 600 lausuntoa ja korvausasioissa on pantu vireille noin 100 oikeudenkäyntiä. Vakuutusyhtiöiden arvioiden perusteella uuteen korvauslautakuntaan tulee tapauksia alkuvaiheessa 50—100/kuukausi.

## Tieto on — taito puuttuu

Autoilijat näyttävät tietävän miten ajoneuvoa tulisi käsitellä tiukassa tilanteessa, mutta käytännössä taito usein puuttuu, ilmenee Vakuutusyhtiöiden

liikenneturvallisuustoimikunnan henkilövahinkotutkimuksesta.

Kuljettajien tulisi opetella tuntemaan ajoneuvonsa käyttäytyminen sen ajo-ominaisuuksien äärialueilla, kuten paniikkijarrutuksissa, äkillisissä väistöliikkeissä ja sivuliunun oikaisuissa. Myös kuljettajien koulutusta tulisi tehostaa, tähdennetään tutkimusraportissa.

Liikennevahinkojen tutkijalautakunnat aloittivat henkilövahinkotutkimuksen vuonna 1979. Tutkimuskohteena olivat kaikki poliisin tietoon tulleet henkilövahinkoon johtaneet liikenneonnettomuudet Nastolan kunnan, Rovaniemen maalaiskunnan ja Joensuun kaupungin keskustan alueilla.

Äskettäin valmistuneeseen selonteokoon on kerätty tiedot vuonna 1979 tutkituista 99 liikennevahingosta. Myöhemmin tutkimusta on laajennettu siten, että tutkimusalueita on nyt seitsemän eri puolilla maata.

Tutkimustulosten mukaan kuljettajat olivat melko kokeneita ja pitivät itseään useimmiten ajotaidoiltaan keskitasoa parempina kuin huonompina. Kuitenkin jopa liikenneomerkkien tuntemus oli puutteellista. Esimerkiksi kärkikolmion merkitys ei ollut tuttu kaikille autoilijoille. Kelin arviointikin vaihteli. Jotkut kuljettajista esimerkiksi pitivät jopa liukasta talvikeliä ”pitävänä”, todetaan tutkimuksen selonteossa.

Vaara havaitaan liian myöhään

Risteysonnettomuuksissa vahingon pääaiheuttajat olivat muita harvemmin ennakoineet toisen osapuolen toimintaa. Heidän ajatustensa kohteena oli tutkimuksen mukaan jotakin muutakin kuin ajaminen. Näin ollen toiminta-aika vaaran havaitsemisessa oli lyhyempi vahingon pääaiheuttajilla kuin muilla.

Vähän ajaneet ja alkoholia nautti-

neet kuljettajat olivat yliedustettuina suistumisonnettomuuksissa. Kokeneilla kuljettajilla taas ohitus-, peräänajo-, kaistanvaihto- ja kohtaamisonnettomuudet olivat yleisiä.

Liikennevahinkotyypit eri alueilla erosivat suuresti toisistaan. Joensuussa tutkituista 19 liikenneturmasta valtaosa sattui risteyksissä. Rovaniemen maalaiskunnassa tutkittiin 52 liikennevahinkoa, joista puolestaan suurin osa oli tieltä suistumisia. Myös Nastolan 28 vahingoista oli suurin osa tieltä suistumisia. Peräänajoja sekä yksittäis- ja kohtaamiskolareita oli eniten Rovaniemen maalaiskunnassa.

Nastolan liikennevahingoista kolmasosa oli alkoholitapauksia. Joensuussa alkoholilla oli osuutta asiaan 21 prosentissa tutkituista vahingoista. Rovaniemen maalaiskunnassa vastaava luku oli 13 prosenttia. Havaintovirheet yleisiä kaupunkikolareissa

Myös muut vahinkojen syyt eroavat toisistaan. Joensuussa vaikuttivat havaintovirheet 95 prosenttiin vahingoista, muilla alueilla vain puoleen. Nastolassa ja Rovaniemen maalaiskunnassa olivat yleisiä puolestaan arviointi-, ratkaisu- ja toimintavirheet.

Välittömänä syynä kaikissa tutkituissa vahingoissa oli useimmiten havaintovirhe (55 prosentissa vahingoista). Taustasyynä oli 20 prosentissa vahingoista kuljettajan taitamattomuus. Keli ja sää vaikuttivat taustasyynä 23 prosenttiin vahingoista.

Ensiapu annettiin noin kolmasosalle onnettomuudessa loukkaantuneista vahinkopaikalla. Joissakin tapauksissa annetun ensiavun arvioitiin pelastaneen vammautuneen kuolemalta tai estäneen tilan pahenemisen, todetaan tutkimusraportissa.

24.4.1981

## Linja-auton kuljettajat soveltuvuustesteihin

Linja-auton ajokortin saamisen edellytyksenä uusille kuljettajille olisi oltava vähintään ammattikasvatustahallituksen vahvistaman opetusohjelman mukainen ja sen valvonnassa saatu tietopuolinen ja käytännön ammattiopetus.

Kuljettajakurssille pääsyn edellytyksenä tulisi olla soveltuvuus linja-auton kuljettajan ammattiin, esittää perjantaina Helsingissä koolla ollut liikennevahinkojen tutkijalautakuntien neuvotelukokous.

Liikenneministeriölle tehdyssä esityksessä tutkijalautakunnat viittaavat viime aikoina sattuneisiin tuhoisiin linja-autojen onnettomuuksiin. Näistä vakavimmat tapahtuivat viime vuonna Kostamuksessa, jossa kuoli 10 henkilöä ja vammautui 34, ja Hankasalmella, jossa menehtyi 4-henkinen perhe.

Näissä sekä useissa muissa tutkituissa vahingoissa on ilmennyt linja-auton kuljettajien huonoa tilanteen arviointia, liiallista riskinottoa, puutteellista ajotaitoa ja selviä viitteitä soveltumattomuudesta kuljettajaksi.

Tutkijalautakunnat katsovat perustelluksi vaatia linja-autoliikenteeltä suurta turvallisuutta ja kiinnittävät huomiota siihen, että linja-autojen aiheuttamien henkilövahinkojen osalta liikenneturvallisuus on 70-luvulla parantunut keskimääräistä vähemmän. Tällä hetkellä linja-autojen liikennevahinkoriski suhteutettuna ajettuihin kilometreihin on erityisesti henkilövahinkojen osalta tuntuvasti suurempi kuin henkilö- ja kuorma-autoilla.

”Unohtettu” soveltuvuuskoe käyttöön

Työterveyslaitoksessa on 50-luvun

lopulla ja 60-luvulla käytetty varsin laajasti soveltuvuustestiä erityisesti linja-auton kuljettajien valintaan. Kuljettajapulasta johtuen soveltuvuuskokeiden käytöstä luovuttiin 70-luvun alussa ja tällä hetkellä se on lähes kokonaan jäänyt pois käytöstä.

Soveltuvuuskokeisiin liittynyt professori Sauli Häkkisen pitkäaikainen seurantatutkimus osoittaa, että soveltuvuustestauksella olisi voitu erittäin hyvin erottaa linja-auton kuljettajiksi sopimattomat kuljettajat jo ennen ajo-opetukseen ottamista.

Painopistealueita etsittävä

Tutkijalautakuntien neuvottelutilaisuuden avanneen liikenneministeri Veikko Saarron mukaan eri viranomaisten ja tahojen yhteistyö on paras tyyli hoitaa liikenneturvallisuuksia tehokkaasti. Tutkijalautakuntien työ on hyvä esimerkki yhteistyöstä vapaaehtoisella rintamalla. Tätä kautta ovat syntyneet monet ajatukset ja aloitteet, joita vuosien mittaan on voitu hyödyntää liikenneturvallisuuksien vaikuttaneita päätöksiä tehtäessä.

Saarron mukaan lähivuosina on entistä enemmän etsiydyttävä pitkäjänteisempään, joihinkin keskeisimpiin ongelmiin pureutuvaan liikenneturvallisuuksien kehittämiseen, sillä niukkojen resurssien levittäminen "ohuesti" kautta koko sektorin saattaa nykytilanteen valossa olla epätarkoituksenmukaista. Näitten painopistealueiden etsiminen on liikenneministerin mukaan tutkimustyön tärkeä lähiajan tehtävä.

Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuuksien kehittämisen puheenjohtajan Eino Karppisen mukaan viime vuosien merkittävin tapahtuma tutkijalautakuntatoiminnan kehittämiseksi on ollut maamme yliopistojen ja korkeakoulujen liikenneturvallisuuksien tutkimuslaitosten laaja

## Myytävänä

Todella siisti Suzuki T 250 -71, lisävarusteet: takalaukku. Hinta 3 000 mk. Puh. 918/641 757.

## OSTETAAN!

Käytetty naisten 1- tai 2-osainen nahkapuku, tai vain housut.

Koko 160—170 cm (65 kg)  
puh. viikonlopp. 972/63 192/Aino

## Ajatelmiä ja lausumia

Kun lopettaa moottoripyöräilyn lopullisesti huomaa puolen vuoden kuluttua vanhentuneensa kymmenen vuotta.  
Pessimisti

Enemmän söisin matoja kuin ajaisin Hondalla.

Turistipyörästä luettua.

Ilos ellää pitää vaikk päivää vähemmän sanoi karjalainen pärinäpoika Imatran putkassa.

Hei hulinaa sano piika kun kirnuun pieri eli nykyisin sen sanoi pyörän takana istuva pimaus kun neljä-yhteen parit antaa vähän soundia köyhille.

osallistuminen työhön. Näin seuraavaksi viisivuotisjaksoksi 1982—86 suunniteltu toiminta kehittyvä vastaamaan entistä paremmin tieteellisen tutkimustavan vaatimuksia, käyttäjien tarpeita ja siten tutkimustulosten käyttö edelleen tehostuu.

# Lomamatka -53

Elämässä on tapahtumia jotka tuntuivat palaavan mieliin useammin kuin monet muut. Minulla on erääksi tällaiseksi tapahtumaksi jäänyt eräs lomamatkani vuodelta -53. En osaa sanoa, olisiko tämä loma nyt ollut juuri muita lomiam kummempi, mutta niin vain on, että tuo lomamatka on tullut hyvin usein ajatuksiini. Tuon loman vietin usein ajatuksiini. Tuon loman vietin kaverini Tanen kanssa moottoripyörällä ajellen pitkin Etelä-Suomea. Tapahtumat alkoivat eräänä heinäkuun iltana välittömästi töistä päästyäni hieman ennen puolta yötä. Tarkoituksemme oli ajaa yötä myöten Kokemäeltä lähdettyämme jonnekin Hämeeseen. Mieliala oli kuten aina lomalle lähdettäessä, odotuksia täynnä. Matkaa oli tehty vas-

ta reilut 10 km kun pyörä alkoi oudosti kammata kohti ojan reunaa, pyörä tuntui tavattoman raskaalle ohjata, kallistaminen ei onnistunut ollenkaan, seuraus oli, että ojaan mentiin ja reippaasti. Vauhtiakin oli aivan riittävästi ja oja kohdallamme sattui vielä olemaan melko syvä, vauhdin ja jousituksen avustamana alkoi mahtava ilmalento ja tietysti raju alastulo. Täräyksestä hieman selvittyäni ryhdyin katselemaan, että kuinka kaverin kävi. Tätä ei ensin näkynyt missään, mutta hetken kuluttua alkoi läheisen kiven takaa kuulua ähkymistä ja Tanen pää nousi näkyviin. Pyörä oli samaisen kiven ja puhelintolpan väliin kiilautuneena, moottori oli sammunut mutta valot paloivat vielä. Tunnustel-



tuamme hetken itseämme, huomasimme selviävän melko pienen vammoin, ainoastaan pikku kolhuja sielä täällä. Pyörän laita oli paljon paremmin, se oli lytässä sekä edestä, että takaa. Etissäämme syytä ojaan ajoon huomattiin, että eturenkaaseen oli tunkeutunut ruuvinaula ja repäissyt sisäkumiin melkoisen reiän. Eihän siinä muu auttanut kun ryhtyä pyörää paikkailemaan. Eturenkas saatiin kuntoon muutaman kumipaikan avulla, mutta itse pyörä vaati jo kovempia otteita. Läheisestä aidasta saatiin seiväs jolla vääntelimme etuhaarukan jonkinmoiseen kuntoon, samoin menettelimme takalokasuojan kanssa. Näin saatiin pyörä välttävään ajokuntoon mutta matkaa ei sillä voinut jatkaa. Näin ollen katsoimme viisaimmaksi palata takaisin kotiin pyörää kunnostamaan. Kotona sitten loppuyö kului pyörää aitan oviaukossa tunkin avulla oikoessa ja viimein saatiinkin etu- ja takapyörä samaa linjaa kulkemaan. Pienet hitsaukset vielä takalokasuojassa, punaisesta muovilevystä tehtiin takavalon lasi ja pyörä olikin jälleen ajokunnossa. Mieli paloi vielä uudelleen maantielle, mutta ennen lähtöä juotiin kotona aamukahvit ja sitten lähdettiin keskeytynyttä lomamatkaa jatkamaan. Aamuaurinko tahtoi hieman raukaista valvotun yön jälkeen, mutta pian viileä ilmavirta meidät virkisti. Matka kävi Toijalan kautta Hämeenlinnaan. Toijalasta lähdettäessä tie muuttui kovasti kuppaiseksi, raiteet olivat täynnä ns. nimismiehen kiharaa. Säätelin etupään kirkalevyjä vähän löysemälle, ettei kihara olisi päässyt niin paljon täristämään käsille. Pyörässäni, -39 mallin DKW, ei ollut mitään iskunvaimentimia, vaan en tehtävän hoitivat etuhaarukan niveliin sijoitetut kirkalevyt joita voitiin ajon aikana säätörullavista säädellä. Tiellä oli myös kovasti

ritohiekkaa ja jos sattui joutumaan ajamaan auton perässä sai tosiaan niellä pölyä melkoisesti. Auton ohitus tuossa oli hankalaa, sillä sen ajan tavan mukaan autot ajoivat keskellä tietä ja näin tielle muodostui yhdet raiteet jolloin irtohiekkaraiteiden sivuilla vaikeutti ohituksia. Hämeenlinnaan tultiin aikalailla pölyisinä. Kaupunkia emme jääneet nyt katselemaan vaan suuntasimme pyörän kohti Aulankoa. Päätimme näin loman alkamisen kunniaksi syödä herroiksi ja näissä merkeissä marssimekin hotellin rantaan pesulle.

Rannasta kävelimme suoraan ulkoraivintolan kautta ravintolasaliin, tässä vaiheessa vasta minulle valkeni sopimaton asuni näin hienoon ravintolaan. Olinhan pukeutunut nahkapukuun ja saappaisiin, silloinhan ravintolat pitivät tiukasti kiinni pukupakosta. Vaikka lomailukausi oli parhaimmillaan oli ravintola kuitenkin melko tyhjä ja tästä syystä kait hovi viimein, asiasta neuvotteluamme, suostui sijoittamaan meidät suojaiseen nurkkapöytäan. Ruokakupit ilmestyivät kohta eteemme ja tyhjenivät samantien nälkäisiin vatsoihimme. Ravintolasta poistuimme kuitenkin pääoven kautta ja nyt oli porttierin vuoro hämmästyä, kun huomasi minkälaisia kulkureita hänen valvomaansa ravintolaan oli jostakin päässyt. No me yritimme korjata mitä korjattavissa oli ja työnsimme porttierin kouraan lanttin, minkä tämä kyllä kumartaen vastaanotti.

Aulangon puistossa kulkiessamme ihmettelimme sitä työmäärää, mikä aikoinaan on siellä tehty sen ajan työvälineillä ja vielä yksityisen henkilön lukuun. Kellon osoittaessa jo pitkälle iltapäivään käynnistimme DKW:n ja suunnistimme kohti Lahtea, sekä sieltä edelleen Kouvolan suuntaan. Ilta alkoi jo hämärtää ja uikin painoi silmäluomia



*Levähdys Luumäellä vapaussodan muistomerkin äärellä. Lienee tuttu paikka monille Imatran ajoissa kävijöille.*

yhä raskaammin. Villähteelle tultuamme näimme tien sivussa heinäladon ja päätimme yöpyä siinä. Meillä ei silloin ollut telttaa, ei myöskään makuupussia, ainoastaan huopa oli matkassa peitteenä käytettäväksi. Lato oli vielä tyhjä heinistä, heinää oli kuitenkin aloitettu jo tehdä ja niitä oli pellolla seipäillä. Me siis kannettiin seipäällinen hei-

niä latoon ja nyt oli väsyneen matkamiehen hyvä puolikuivissa heinissä nukkua. Aamulla herättiin sentään ennen talonväen tuloa ja häivyttiin nopeasti maantielle. Mahtoivat siinä heinämiehet vähän kummastelle että ketkä ovat yöllä heinänkorjuun aloittaneet. Tämä yömaja on muuten vieläkin pystyssä ja muistuttaa minua aina ohikul-



*Punkaharjulla poikkesimme myös hotelli Finlandian pihalle, sisälle ei enää rahat riittäneet. Hotelli taitaa nykyisin olla Valtionhotellin nimellä.*

kiessani noista ajoista. Aamukahvin juonti siirtyi aina Lappeenrantaan asti, jonne saavuttuamme ajoimme laivarantaan mistä löytyi mukavan sorttinen kahvila. Katselimme hetken elämää satamassa ja suuntasimme sitten kulkumme kohti Imatraa. Muistan vielä kuinka Imatralle tultuamme Vuoksen itärannalla kulkevalla tieosalla nautimme asfalttitiellä ajamisesta. Imatra '7 Tainionkoski väli oli koko retkemme ainoa asfalttiosuus ja taisimme siinä vähän kokeilla kuinka DKW kulkee. Osa tästä vanhasta asfalttitiestä on nykyisin tosin parannettuna, Imatran RR-ajojen rata-

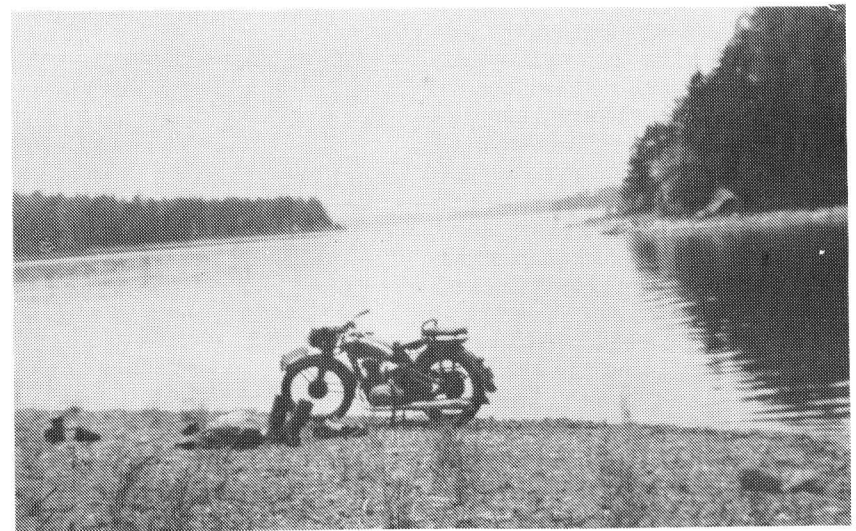
osaan kuuluva. Imatran liepeillä viivimme pari päivää sukuloiden ja vähän heinätoissā auttaen.

Motoristin veri on levotonta ja tien kutsu voitti. Matka jatkui nyt tavoitteena Punkaharju ja Savonlinna. Punkaharjulla vietimme päivää uiden ja aurinkoa ottaen. Eipä ollut silloin turgosta, taisimme oleilla suunnilleen nykyisen camping-alueen seuduilla, eikä muita sillä ratakaistalla näkynyt. Ilta kului sitten Olavinlinnaan ja Savonlinnan kaupunkiin tutustuessa. yön syvimät hetket uinailimme jossain Olavinlinnan puiston penkillä. Aamuvarhai-

sella lähdettiin sitten markaa jatkaamaan, nyt pyörän kelo käännettiin Mikkeliin johtavalle tielle. Jossain Juvan seuduilla tiemestari pääsi yllättämään meidät, oli nimittäin aloittanut tien saveuksen juuri meidän sinne ehdittyämme. Savettu tie on kyllä kuivana erittäin hyvä ajaa, mutta kun tielle sattuu saman aikaisesti kun autot levittävät paksua savivelliä ja tiekarhut yrittävät sitä tasoittaa, saa siinä moottoripyörällä tosiaan taiteilla kun siitä lopi ajaa. Kaikki lippuu aikanaan, niin myöskin saveus ja matka alkoi jälleen joutumaan. Mikkelissä emme kauaa viihtyneet, Porrassalmella sentāin poikkesimme katsomassa vanhaa taistelupaikkaa. Matka jatkui nyt Heinolan kautta Vääksyn kanavalle, tänne tulimme juuri sopivasti seuraamaan kuinka pikku hinaaja yritti saada tukkilauttaa kanavan loāi ja viimein saikin. Vuorosa oli nyt käynti Padasjoella ja sitten

Tampereen suuntaan. Yö tuli kuitenkin väliin ja kun tuntui siltā, ettā uni tekisi hyvää, jämme yöksi erāan järven rannalle. Nyt ei ollut latoa, eikā muutaakaan suojaa, niinpā katkoimme vähän havuja erāan kuusen alle patjaksi ja huopa peitteeksi. Hyvin nukutti tuossakin majassa ja aamulla suoritimme vielä aamu-uinnin ennen lähtöā. Onneksi ilmat olivat pysyneet lämpiminā ja poutaisina tämän lomaviikon ja näin suosineet meidān ulkoilmaelāmāā. Tampereella viivymme ainoastaan hetken ja nyt rupesivat jo kotitanhuut kutsuamaan. Niinpā illan mittaan ajelimme Kokemäelle. Lomareissu tuli tehtyā ja lopuksi kaikki meni hyvin alkuvaikeuksista selvittyāmme. Näin jälkikäteen muistellen ei moottoripyörīā juuri paljoakaan reissun aikana näkynyt. Ainaakaan lomamatkalla olevia pyöräilijöitā emme tavanneet ainoatakaan.

Menneitā muistellen, Vaari.



*Ajomatkojen välillä poikkesimme aina joskus myös uimaan. Taitavat motoristit tässäkin olla häpyneenā pinnan alle kun näkyvissä ei ole kuin pyörä ja saappaat.*



## MOTO- POSTIA

### "Ulkolaisista moottoripyörä- lehdistä"

Aivan mielenkiinnolla lueskelin viimeistä kerhon lehteä ja tänne lehden toiselle puolelle eksyneenä tahtoisin esitellä vielä yhden Ruotsissa ilmestyvän mp-lehden, jonka tutkiminen Suomenkin motoristille ei tehne pahaa. Lehti nimeltä "BIKE", joka on nimestään huolimatta kokonaan ruotsinkielinen ei ole vielä tainnut ehtiä myyntiin Suomeen saakka.

Kolmesta täällä ilmestyvästä mp-lehdestä tuntuu tämä BIKE vetävän pisimmän korren kun ajattelee matkamotoristin tiedonhalun täyttämistä. Itse olen ainakin lehtiä tutkiessa tullut tähän tulokseen. Lehti ilmestyy joka toinen kuukausi, irtonumeron hinta on 18,75, sivuja siinä 85—100/numero, joten kahden kuukauden lukuajaksi riittää tutkittavaa. Lisäksi lehti on värikäs, siisti painoasultaan, sitä on mukava selailta, värikuvia riittää muuallekin kuin etu- ja takakanteen ja keskiaukeamalle.

Erityisesti matkamotoristina minua on itseäni kiinnostanut lehden erilaiset vertailutestit, sadevarusteet, kypäräpuhelimet, ja sivulaukut mainitakseni. Lisäksi lehti teki viime kesänä korjaamotestin, samaan tyyliin kuin TM tekee Suomessa, ja tulokset olivat häkellyttävän kehnot. Jopa niin että muuten mp-asioille laiskasti syttyvät päivälehdet saivat jutunaihetta. Toivottavasti tämä

juttu kaikkine puutteineen olisi antanut "ajattelemisen aihetta" korjaamoille.

Lehti antaa tilaa myös kovallekin keskustelulle mp-alan kaikista asioista. Turvallisuudelle lehden jutut antavat suuren painon. Viime numerossa esimerkiksi oli oiva juttu "80-luvun turvallisuuspyörästä". Muutenkin lehden sisällöistä ei jää paljoa lukematta. Erikaisuutena voitaneen mainita ilmoitusrekisteri jokaisen numeron ilmoittajista.

Johtuneeko lehden suhteellisen lyhyestä ilmestymisajasta (3. vuosi) että se ei ole ehtinyt irtomyyntiin Suomeen. Mutta tilata sen voi (Bike postiosoite, AB, Box 58, 182 71 Stocksund. Redaktionens adress/tel: Stockholmsvägen 41, Stocksund, Tel.: 08/859120., hinta 100/SEK/vuosi, tai kun lomasuuntana on Ruotsi, sen voi ostaa ja tutustua. Vaikka lehden irtonumerohinta tuntuu korkealta, antaa lehti toki vastinetta rahalle. Niin anakin minusta tuntuu mp-terveisin  
Tomi Valjus



Lainaan muutaman sivun WSOY:n kustantamasta vuonna 1924 ilmestyneestä pyöräkirjasta "Moottoripyörä ja sen hoito". Jätin sen teknisen puolen pois eli nämä sivut sisältävät lähinnä yleistä filosofointia moottoripyörästä ja sillä ajamisesta. On muuten mainiota tekstiä ja täyttä asiaa vielä tänäänkin, yli puolen vuosisadan iästään huolimatta.

Kari Vartela

### Teknillinen käsikirjasto 3

# Moottoripyörä ja sen hoito

Kirjoittanut dipl.ins. Yrjö Wesa

1 Luku.  
YLEISTÄ.

Moottoripyörä muihin ajoneuvoihin verrattuna.

Moottoripyörä on viimeaikoina käytävärmutensa ja monien muiden etujensa takia tullut paljon käytetyksi ajoneuvoksi ja moni on löytänyt sen ajamisessa hauskan ja kehittävän urheilun.

Jo sekin seikka, että moottoripyörä on yksiraiteinen ajoneuvo, tuo mukanaan suuria etuja. Sillä voidaan ajaa kapeita ja huonoja teitä; onhan tavallisesti huononkin tien reuna kuitenkin ajettava. Ajotiellä ja kadulla vaatii se pienen tilan, mikä seikka on tärkeä varsinkin vilkasliikenteisillä paikoilla. Edellisestä huolimatta on moottoripyörä kuitenkin sängen nopea kulkuneuvo, missä suhteessa ainoastaan auto voi

sen kanssa kilpailla, ei kuitenkaan sitä siinä ylivoimaisesti voittaa.

Moottoripyörän tärkeimmät edut, erikoisesti autoon verrattuna, ovat sen halvempi hinta ja pienemmät kulutus- ja kustannukset. Viimemainitut johtuvat etupäässä sen pienemmästä polttoaineen ja renkaiden kulutuksesta. Näistä seikoista hintalueteloissa ja ilmoituksissa annetut numerotiedot eivät useinkaan anna oikeita arvoja eivätkä siis ilmoita oikeata suhdetta näiden molempien ajoneuvoluokkien välillä. Nehän voivat toisessa tapauksessa olla saavutetut mitä suotuisimmissa olosuhteissa kilpa-ajoradalla tai koehuoneessa, moottorin kierrosluvusta laskettuna, ja toisessa tapauksessa taas saavutetut hiukan huonommissa, siis enemmän todellisuutta vastaavissa olosuhteissa. On kuitenkin selvää, että moottoripyörä, jonka moottori on heikompi ja pyö-

rän paino pienempi ja sitäpaitsi vain kahdella renkaalla varustettu, on tässä suhteessa halvempi kuin auto.

Myöskin korjaukset ovat moottoripyörissä paljon halvemmat kuin autoissa ja voi ajaja itse suuremmatta vaivata tehdä ne, varsinkin, jos varaosia on saatavana.

Se seikka, että moottoripyörää var-ten ei tarvita erikoista kuljettajaa on sangen tärkeä etu — ei ainoastaan taloudelliselta kannalta.

Moottoripyörä ei vaadi yhtä suurta eikä yhtä hyvin varustettua ja sijoitettua säilytysvajaa kuin auto. Sen on kuitenkin oltava kuivan mutta ei aurinkoi-sen eikä kuuman, edellinen vaatimus pyörän metalliosien ja jälkimmäiset kumirenkaitten takia.

Jos matkalla ollessa esim. huonojen teiden tai säiden sattuessa, tahtoo jatkaa osan matkasta rautateitse, on se moottoripyörällä huomattavasti hel-pompaa ja halvempaa tehdä kuin autol-la.

Moottoripyörällä ajamisen oppii sangen helposti varsinkin, jos aikaisem-min on varma polkupyörällä ajossa. Oikeuden ajoon saa suuremmitta vaivatta ja pienillä kustannuksilla. Siihen ei nim. vaadita n.k. ajokorttia, vaan aino-astaan katsastusmiehen todistus ajajan pätevyydestä pyörän hoitoon ja ohjaukseen (kts. lukua XV).

Toiselta puolen on selvää, että moot-toripyörä ei ole yhtä mukava kuin au-to. Autossahan voivat sekä sen kuljetta-ja että matkustaja istua sopivassa asen-nossa pehmeillä ja selkänöjällä varuste-tuilla istuimilla. Myöskin vaatii ainakin raskaitten moottoripyöräin ajaminen enemmän voimaa ja tarkkaavaisuutta kuin auton, varsinkin huonoilla ja kos-teilla teillä.

Millainen on moottoripyörän oltava?

Mitä ensinnäkin moottoripyörän voi-makkuuteen ja tästä johtuvaan painoon tulee, on siitä sangen vaikea an-taa minkäänlaisia yleisiä ohjeita, sillä sehän riippuu kokonaan siitä, mihin tarkoitukseen pyörä on aiottu. Sen li-säksi vaikuttavat asiaan esim. tien laatu ja ajajan ominaisuudet. Kuta huonom-mat ja mäkisemmät.....

Millainen on moottoripyörän oltava?

Mitä ensinnäkin moottoripyörän voi-makkuuteen ja tästä johtuvaan painoon tulee, on siitä sangen vaikea an-taa minkäänlaisia yleisiä ohjeita, sillä sehän riippuu kokonaan siitä, mihin tarkoitukseen pyörä on aiottu. Sen li-säksi vaikuttavat asiaan esim. tien laatu ja ajajan ominaisuudet. Kuta huonom-mat ja mäkisemmät tiet ovat, sitä voi-makkaampi täytyy moottoripyörän ol-la ja kuta pystyvämpi ajaja on, sitä no-peammin sujuu matka. On kuitenkin huomattava, että ajajan ominaisuudet kehittyvät useimmiten juuri ajamisen kautta.

Liian voimakkaitten pyörien käyttä-minen tulee kokolailla kalliiksi, koska niiden täyttä voimaa ei milloinkaan ole pakko käyttää, paitsi ehkä, jos pyörään yhdistetään sivuvaunu. Moottorin toi-minta on nim. taloudellisesti edullisin, verrattuna kehitettyyn voimaan täydellä kuormituksella. Hiukan heikommalla moottorilla varustetulla pyörällä voi-daan varmasti suorittaa samat matkat, kuitenkin vähän hitaammin, koska no-peusvaihteita on tällöin useammin käy-tettävä. Aikaisemmin oli liian voimak-kaiden pyöräin hankkimiseen syynä vie-lä se, että ne olivat käytössä vähän var-mempia kuin heikommät pyörät. Nyky-ään voidaan tätä seikkaa jo pitää van-hentuneena, sillä tekniikka on kehitty-nyt niin suuressa määrin, että myös ke-veillä ja heikoilla moottoripyörillä voi-daan ajaa suunnattoman pitkät ajat ja

matkat ilman että niissä ilmenee min-käänlaisia vikoja tai käyttöhäiriöitä.

Moottoripyörän ja sen osien rakenne on seuraavassa yksityiskohtaisesti seli-tetty ja niitä osittain myöskin arvostel-tu. Yleisesti sanoen on moottoripyöris-sä, samaten kuin kaikissa koneissa, tär-keimpänä seikkana se, että kaikki liike on saatu aikaan ja siirretty edelleen eli-mien avulla, joiden rakenne on yksin-kertainen ja lukumäärä pieni. Ei ole syytä pitää teoreettisia näkökohtia yksin määrävänä, vaan on otettava huo-mioon, että siinä suhteessa ehkä paraan toimintatavan soveltaminen tuo mukanaan suuria käytännöllisiä vaikeuksia. Sellaiset voidaan usein toteuttaa käyttämällä monimutkaisia ja lukuisia osia, jotka vain uutena toimi-vat moitteettomasti ja sitäpaitsi tekevät pyörän kalliiksi ja korjauskustannukset suuriksi. Manittakoon tästä ehkä hiu-kan liian hyvänä esimerkkinä moottori-pyörän satula. Jos sellainen olisi jous-tettu ilman avulla, niin teoreettisesti olisi sen toiminta paljoo parempi kuin jousia käytettäessä. Hyvän sellaisen ra-kentaminen on etupäässä kallista, mut-ta myöskin hiukan vaikea, joskaan ei mahdoton tehtävä. Tällainen satula toi-mii kyllä alussa vallan hyvin, mutta tiivisteet ovat ehtineet hiukan kulua, on toiminta paljoo huonompi kuin jousilla varustetun.

Osien, etupäässä moottorin, voite-lun on oltava erittäin hyvän, sillä etu-päässä siitä riippuu pyörän ikä ja kor-jauksien lukumäärä.

Yksi hyvän pyörän jo päältäpäin nä-kyvistä merkeistä on se, että eri osat ja vivut ovat sopivasti sijoitetut. Ne eivät saa ulottua paljon rungon ulkopuolel-le, vaan pyörän äärioviin on ylhääl-tä katsoen, kuvan 1 tapaan, oltava säännölliset, ottamatta huomioon jal-

kalautoja ja ohjaustankoa. Joskus ta-paa pyöriä, joissa esim. kaasuttaja tai jotkut vivut ovat paljon etäämpänä rungosta kuin muut osat. Tämä, paitsi että ne jo osoittavat, että pyörää ei ole kunnolla ja tarkkaan suunniteltu, ovat pyörän kaatuessa, joka kuitenkin joskus sattuu, erittäin herkkiä joko itse rik-koutumaan tai painamaan jonkun lähimmistä ja arimmista osista rikki.

Pyörää ostettaessa on tietysti vaati-muksena pidettävä, että sen ohjaustan-ko ja satula ovat siten rakennetut, että ajaminen ei ole rasittavaa. Tärkeä seik-ka on vielä se, että pyörä on niin mata-la, että jalat satulassa istuen ylettyvät maahan.

Ajo ja siihen valmistautuminen.

On selvää, että ennenkuin ruvetaan ajamaan moottoripyörällä, on osattava hyvin tehdä sitä polkupyörällä. Kuta varmempi ajaja tällä on, sitä vähem-män oudolta tuntuvat ensimmäiset ajot moottoripyörällä. On kyllä totta, että moottoripyöräilijältä vaaditaan paljon enemmän mielenmalttia ja kylmäveri-syyttä ja että näiden ominaisuuksien tu-lee olla sitä suuremmat kuta voimak-kaampi ja nopeampi pyörä on, mutta on myös huomattava, että ne harjoituk-sen ja kokemuksen avulla useimmiten nopeasti kehittyvät.

Ennenkuin lähdetään tuntematto-malla pyörällä ajamaan, on otettava tarkasti selville kaikkien vipujen ja sää-tölaitosten toiminta ja varsinkin, miten pyörä saadaan pysähtymään. Vasta al-kajille on paras tehdä tämä moottori-pyörän käydessä tuella. Vasta harjoitte-lun jälkeen, jolloin myös on opittava vaihtamaan nopeuksia ja panemaan moottori käyntiin, voi vasta-alkaja läh-teä liikkeelle. On tietysti alussa vältettä-vä vilkasliikenteisiä, kapeita ja mutkik-kaita teitä. Muutama sata metriä ajat-

tuaan tuntee ajaja jo jonkinlaista varmuutta, mutta tällöin ei vielä likimainkaan ole aika suurentaa nopeutta, vaikka haluttaisikin.

Moottoria käyntiinpantaessa on sytytyksen oltava myöhäinen ja kaasuttajan vivut asetettuna siten, että ilma on miltei suljettu ja kaasuvipu noin puoliväliin auki. Jos kaasuttajassa on säädetävä lisäilmaventtiili, on sekin oleva kiinni. Ennekuin moottori polkaistaan tai kierretään käyntiin on katsottava, että polttoainehan on auki ja kaasuttajassa polttoainetta. Tämä tehdään parhaiten nostamalla tai painamalla (sen rakenteen mukaan) neulaventtiiliä, kunnes kaasuttaja on täynnä polttoainetta. Tällöin nim. virtaa sitä hiukan ulos suulakkeesta ja sekoittuu siten helposti kaasuttajan läpi kulkevaan ilmaan. Kylmillä ilmoilla on joskus pakko kaataa puhallushanasta hiukan polttoainetta sylinteriin.

Ennen ajoon lähtöä on aina syytä tarkastaa, että pyörän kaikki osat toimivat moitteettomasti ja ovat tarpeeksi voidellut. Varsinkin on katsottava, että jarrut ovat kunnossa, sivuvaunu hyvin kiinnitetty, renkaissa kyllin ilmaa ja että polttoainetta ja öljyä on riittävästi.

Varsinaisessa ajossa on huomattava seuraavat seikat:

Satulassa on istuttava mahdollisimman vapaasti ja luonnollisesti, eikä puristettava ohjaustangon kädensijoja erityisten suurella voimalla.

On katsottava eteensä tietä, eikä säädetävä vipuja, mikä seikka tulee kysymykseen varsinkin nopeuksia vaihdettaessa.

Nopeuksia on opittava vaihtamaan siten, ettei kuulu minkäänlaista ääntä ja että pyörä ei vaihtamishetkellä lainkaan nykäise. Edellytyksenä tälle on, että ajaja oppii kaasut- tai puolipuristusvipua säättämällä (pyörän rakenteen

mukaan) antamaan moottorille oikean, pyörän nopeutta vastaavan kierrosluvun sinä lyhyenä aikana, jolloin kytkin on irroitettu. Tämän takia on koetettava jo alusta alkuun tottua suorittamaan vaihdot sillä kädellä, jolla ei säädetä edellämäinittuja vipuja.

Ajaessa on muistettava sitä sytytyksen yhteydessä esitettyä sääntöä, että moottorin voiman ja kierrosluvun, siis pyörän nopeuden säätö tehdään aina kaasua säättämällä, ei sytytystä. Tämä taas on pidettävä niin aikaisena kuin moottorin kierrosluku sallii.

On koetettava ajaa tasaisella nopeudella niin, ettei ole pakko käyttää jarruja liian äkkiä. Paitsi, että tällainen suuressa määrässä rasittaa pyörää, on se esim. märillä ja pehmeillä teillä vaarallistakin, koska jarrutettu pyörä, tav. takapyörä, silloin helposti liukuu. Yleensä on noudatettava varovaisuutta, ei ainoastaan vastaantulevien ihmisten, vaan myös muiden ajoneuvojen suhteen. Siten on esim. maantiellä, vian sattuessa, koetettava pysähtyä sellaisen paikkaan, esim. mäen päälle, jossa ohikulkevat ajoneuvot ajoissa huomaavat pyörän.

On opittava ajaessa kuulemaan moottorin ja muiden pyörän osien äänestä, toimivatko ne moitteettomasti.

Mainittakoon vielä lopuksi ehkä tärkein seikka nim. että ajaessa on kaasuttajan saama ilmamäärä pidettävä mahdollisen suurena. Käyntiinpantaessa oli ilman oltava miltei suljettuna ja sen mukaan kuin moottori lämpiää, on ilma lisättävä.

Jos moottoripyörä on aivan uusi, on syytä ajaa ensimmäiset 50—100 km tavallista pienemmällä ja tasaisella nopeudella. Vaikka nim. sen osat olisivat miten tarkasti tehdyt ja hiotut, täytyy hankaavien pintojen alussa kuitenkin sovittautua toisiinsa ja öljyn päästävä

varmasti joka kohtaan vaikuttamaan.

Ajoen jälkeen on moottoripyörä puhdistettava. Jos ajettu matka on ollut pitkä, on hyvä kaataa sylinteriin puhallushanan kautta hiukan paloöljyä, sillä se estää karstan muodostumista.

Mukanapidettävät työkalut ja varaosat

Jotta moottoripyöräilijä ei matkalla ollessaan tarvitsisi pelätä jäävänsä tielle, on hänen ensinnäkin tarkkaan tunnettava pyöränsä kaikkien osien toiminta ja toiseksi pidettävä mukanaan pieniin korjauksiin tarvittavat työkalut ja varaosat.

Tavallisissa oloissa pitäisi näihin kuulua ainakin seuraavat osat:

Kaikkiin ruuveihin ja muttereihin pyörän mukana seuranneet erikoisavaimet, joihin kuuluu myös magneeton ja kaasuttajan avaimet. Jakoavain. Ruuvi-meisseli, Pihdit, Pieni viila, Ketjunktakaisija (jos pyörä on varustettu hihnavedolla — hihnanlävistäjä), Ilmapumppu, Kannullinen öljyä ja pieni purkki vaseliinia, Kumipaikkauslaitteet (paikkakumia, Kumiliimaa, hiekkapaperia ja hiukan talkkia), Pari sytytyskynttilää, Ketjulukko ja ketjun osia (jos pyörä on hihnavedolla — hihnalukko ja palanen hihnaa), Rautalankaa ja lankaa, Muutamia pyörään sopivia pultteja ja muttereita.

Pitkälle matkalle lähettäessä on syytä ottaa mukaan edellisten lisäksi yksi venttiili jousineen, yksi sisärenas, pieni kannullinen paloöljyä, venttiilin hiomisvoidetta, eristysnauhaa, korkeajännitysjohtoa, venttiilikumia (ellei rengas ole varustettu kartioventtiilillä), säämiskäpalanen (matkalla ostettavan polttoaineen puhdistamista varten) ja jos mahdollista, suppilo. Jos pyörässä on akkumulaattori, on volttimittari myös pidettävä matkassa.

Työkalut ja varaosat säilytetään sitä varten varatussa laatikossa tai laukussa

**Parempi**

**pidempi väli**

LIIKENNEMINISTERIÖ  
LIIKENNETURVA

kankaaseen käärittyinä.

On hyvä upottaa työkalulaatikossa säilytettävä venttiili korkin sisälle, jotta venttiilin istuinpinna pysyisivät sileinä ja tasaisina.

Ajamisen yhteydessä mainittakoon vielä, että moottoripyöräilijälle on sangen mielenkiintoista ja opettavaa pitää n.k. ajokirjaa, johon hän merkitsee ajettut matkat, polttoaineen ja öljyn kuluksen, kaikki korjaukset ja käytetyt varaosat, renkaitten merkit sekä niillä ajettuun kilometrimäärän. Laskien aika-ajoittain kaikki arvot ajettua kilometriä kohti, saa ajaja arvokkaita tietoja pyörän aiheuttamista kuluista, sen aroista kohdista ja siis hyvä opetuksen oikeaan ajamiseen.

Ellei pyörässä ole matkamittaria, on matkan pituus merkittävä kartan tai arvion perusteella. On kuitenkin huomattava, että aivan yksinkertaisen matkamittarin, jonka ei tarvitse samalla olla nopeusmittari, hankkiminen on muihin kuluihin verrattuna pieni.



# Maltillinen ajotapa on taloudellisuutta

Kerholehtemme lainaa Liikenneturvan julkaisemasta Liikenneviikku lehdessä Sven-Olof Hassellin kirjoittaman tutkielman otsikolla "Opettele säästeliäs ajotapa". Artikkelin ohjeilla voidaan saavuttaa varsin merkittäviä säästöjä yhäti kallistuvan polttoaineen aikakaudella. Ja kun tämän lisäksi vielä viimeisten tutkimusten mukaan rauhallisella ajotavalla ajoneuvon käyttöikä pitenee yhdellä neljänneksellä. Vaikka tutkimukset on suoritettu autolla, voidaan niiden tulokset suoraan verrannollisesti kääntää moottoripyöriin sopivaksi:

Sven-Olof Hassel

## Opettele säästeliäs ajotapa

Kohoava polttoaineen hinta vaikuttaa ihmisten ajotapaan. Sillä on myös oma merkityksensä liikenneturvallisuudelle sekä positiivisessa että negatiivisessa mielessä.

On luultavaa, että moni auton ostopuuhissa oleva kiinnittää erityistä huomiota polttoaineen kulutukseen. Pienet henkilöautot kuluttavat usein vähemmän polttoainetta kuin suuret.

Pienissä autoissa on onnettomuuden sattuessa vähemmän suojaa, joten on

mahdollista, että vammautumiseen johtavat onnettomuudet lisääntyvät, mikäli pienikokoisia autoja tullaan myymään suhteellisesti runsaammin kuin ennen. Toisaalta taas polttoaineen korkea hinta hillitsee eräitä kuljettajia "kaahaamasta", sillä tämän tuntee pian omassa lompakossaan.

Yksi tapa säästää polttoainetta ja samalla lisätä liikenneturvallisuutta on kiinnittää huomiota omaan ajotapaan, hankkia tietoa oman auton moottorin teknisistä ominaisuuksista ja ennakoita muiden ajoliikkeitä. Erinomaisia apuvälineitä on saatavissa.

Markkinoille on ilmestynyt eri tyyppisiä polttoaineen kulutusta osoittavia mittareita, jotka välittömästi ajon aikana ilmaisevat paitsi kulutuksen myös ajetun keskinopeuden jne.

Kokeilin kuvassa olevaa polttoaineen kulutusta osoittavaa mittaria eräänä viikonvaihteena ja totesin siitä todella olevan hyötyä.

Eräällä 163 km:n pituisella matkalla, jolla pienehkön auton keskinopeus oli 83,7 km/h, kulutin normaalilla ajotyylläni polttoainetta 10,4 litraa, mikä tekee 6,4 litraa 100 km kohti.

Paluumatkalla ajoin mittarin mukaan taloudellisesti siten, että ajoaika oli 8 minuuttia pitempi ja keskimääräinen polttoaineen kulutus oli pudonnut peräti 15 % ollen enää 5,4 litraa 100 km:llä.

Tulokseen pääsin ajamalla mahdollisimman paljon nelosvaihteella (huom.



*Eräs monista polttoaineen kulutusta osoittavista mittareista. Mittarista voi seurata polttonesteen kulutuksen eri nopeuksilla ajettaessa.*

tämän auton moottorin vääntömomentti sallii ajaa nelosvaihteella myös suhteellisen pienellä nopeudella). Lisäksi luonnollisesti vältin nopeita kiihdytyksiä ja jarrutuksia. Tämä puolestaan edellyttää tavallista aktiivisempaa muiden tienkäyttäjien tarkkailemista, esim. sivutieltä tulevien lähestymistä jne. Edessä olevia risteyksiä on tarkkailtava hyvissä ajoin ja ennakoitava, onko risteyksen läpi mahdollista ajaa rauhallisesti ja turvallisesti. Ellei ole, valmistaudutaan hyvissä ajoin pysähtymään häiritsemättä kuitenkaan toisten tiellä kulkevien ajoa.

Talvipakkasella kuluu lyhyillä matkoilla huomattavasti enemmän polttoainetta kuin muulloin. Eritoten, jos auto on seisonut ulkona eikä käytössä ole

lohkolämmitintä, on polttoaineen kulutus heti lähdön jälkeen huimaavan suuri. Mittarilla tehdyt kokeet osoittavat, että ensimmäisten kilometrien aikana oli kylmän moottorin polttoaineen kulutus peräti kolminkertainen verrattuna normaaliin silloin, kun ilman lämpötila oli — 10°C.

Kuvassa oleva polttoaineen kulutusta osoittava mittari on vain yksi monista markkinoilla olevista. Se ilmaisee hetkellisen polttoaineenkulutuksen, keskimääräisen polttoaineenkulutuksen, kulutetun polttoaineen kokonaismäärän litroina, ajomatkan keskinopeuden, matkaan käytetyn ajan ja kelonajan.

□